OSTEUROPÄISCHE ZUKUNFT

ZEITSCHRIFT FÜR DEUTSCHLANDS AUFGABEN IM OSTEN UND SÜDOSTEN

Amtliches Organ des Verbandes deutscher Förderer der ukrainischen Freiheits-Bestrebungen „UKRAINE“, des Donau- und Balkanländervereins in Deutschland „DUBVID“ E. V. München, der „DEUTSCH-GEORGISCHEN GESELLSCHAFT“, Berlin, der „DEUTSCH-FINNLÄNDISCHEN VEREINIGUNG“, Berlin und des „DEUTSCH-NORDISCHEN VERBANDES“ E. V., Berlin.

Herausgeber: Dr. **Falk Schupp**, Berlin, Prinz Albrecht-Str. 3.
Verlag: **J. F. Lehmann,** München, Paul Heyse-Straße 26.

2. Aprilheft 1917

:: :: Diese Zeitschrift erscheint monatlich zweimal 12—16 Seiten stark :: :: Bezugspreis: halbjährlich für das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn M. 8.—, für das Ausland M. 9.—. Einzelne Hefte 60 Pf. Anzeigenpreis: 40 Pf. für die viergespaltene Petitzeile. Beiträge und Besprechungsstücke wolle man senden: An die Schriftleitung der Osteuropäischen Zukunft, Berlin SW. 11, Prinz Albrechtstr. 3; Zusendungen für den Bezug sowie für Anzeigen :: :: an J. F. Lehmanns Verlag, München SW. 2, Paul Heyse-Str. 26 :: :: (Postscheck-Kto. München 129 — K. K. Postspark.-Kto. 59594 — Bankkonto: Bayer. Vereinsbank)

2. Jahrgang Nr. 8

Inhalt.

Mitteilungen.

Rumänische Selbsterkenntnis. Wer die diplomatische und politische Geschichte des heutigen Rumäniens kennen lernen will, findet in dem vierbändigen Quellenwerk „Aus dem Leben König Carols von Rumänien“ (Stuttgart 1891—1901 bei Cotta) reichlichen Stoff. Das Werk erschien mit dem Untertitel: „Aufzeichnungen eines Augenzeugen“ ohne Angabe des Verfassers. Nach dem Tode des Königs wurde eine neue Ausgabe des Werkes veröffentlicht mit dem Nebentitel: „Nach des Königs Tagebüchern und offiziellen Dokumenten von Mite Kremnitz.“ Diese Frau war eine Deutsche, die Tochter des großen Chirurgen Adolf von Bardeleben, und wurde die Gattin des preußischen Oberstabsarztes Dr. Wilhelm Kremnitz, der in Bukarest als Arzt des Königs zwanzig Jahre lebte. Nach dessen Tode im Jahre 1897 siedelte Mite Kremnitz nach Berlin über und starb im Jahre 1916, 64 Jahre alt. In der deutschen Literatur nahm sie eine angesehene Stellung ein und machte sich bekannt durch eine stattliche Anzahl von Romanen, zum Teil — wenigstens dem Titel nach — gemeinschaftlich verfaßt mit Carmen Sylva, der ersten Königin von Rumänien. Ein unlängst erschienenes Buch unter dem sensationell zugespitzten Titel: „Die Fäulnis Rumäniens im Lichte rumänischer Dichter und Schriftsteller“ (München 1916 bei Georg Müller) bringt an die verdienstvolle, hochgebildete Frau, eine der besten Kennerinnen Rumäniens, weitere Erinnerungen in Gestalt von Erzählungen Volksbildern und Dramen rumänischer Schriftsteller, von ihr ins Deutsche übersetzt.

Zu den wertvollsten Beiträgen dieses Buches gehört ein Aufsatz von Titus Majorescu, einem deutsch gebildeten Rumänen, der in Deutschland studierte, eine deutsche Frau heiratete und wiederholt rumänischer Minister war, zuletzt von 1912 bis 1913 rumänischer Ministerpräsident. In allen Kreisen Rumäniens erfreut sich Titus Majorescu, wie der alte Peter Carp, der höchsten Achtung, aber leider nicht des entsprechenden Einflusses, und so gelang es diesen beiden einsichtsvollen Männern nicht, Rumänien von dem Kriege und von dem Sturz in den Abgrund zurückzuhalten.

In seinem Aufsatze „Gegen die Richtung der rumänischen Kultur“, leider ohne Angabe der Quelle und der Zeit der Abfassung, gibt Titus Majorescu ein Stück rumänischer Selbsterkenntnis, aber doch so resigniert, daß man zweifeln muß, ob darin ein erster Schritt zur Besserung erblickt werden darf. Er klagt, wie die geschichtliche Begründung der Romanität Rumäniens mit einer Verfälschung der Geschichte, die Latinität der rumänischen Sprache mit einer Verfälschung der Etymologie, die rumänische Grammatik mit einer Verfälschung der Sprachwissenschaft begonnen hat, wie in Rumänien alle Formen der modernen Kultur nachgemacht und verfälscht werden.

Mit einer seltenen Kühnheit und Charakterfestigkeit legt er die Hand in die offenen Wunden. Anscheinend besitzt Rumänien den ganzen Apparat westländischer Zivilisation. „Wir haben Politik und Wissenschaft, Zeitungen und Akademien, Schulen und Literatur, Museen und Konservatorien, einige Theater sind auch vorhanden, ja, wir haben sogar eine Verfassung. Aber in Wahrheit sind das alles entseelte Erzeugnisse, Ansprüche ohne Berechtigung, Gespenster ohne Körper, Trugbilder ohne Wirklichkeit, und so ist die Kultur der höheren Schichten null und nichtig, ja schlimmer als null, schlimmer als nichtig, und der Abgrund, der sie vom niederen Volke scheidet, wächst von Tag zu Tag in seiner Breite und Tiefe . . .“ Majorescu schließt seine resignierten Klagen in Hoffnungslosigkeit wie folgt: „Mit einer falschen Kultur kann kein Volk leben, und wenn es dennoch in ihr beharrt, dann wird es nur ein Beispiel mehr liefern zu dem unerbittlichen Gesetz der Weltgeschichte, daß im Kampf zwischen der wahren Zivilisation und einem widerstrebenden Volk das Volk vernichtet wird und nie die Wahrheit.“ (Z.)

Von dem griechischen Armeekorps in Görlitz. Dr. Germanos Vlachos, Archimandrit und Pfarrer der griechischen Gemeinde in München, besuchte Anfang dieses Jahres seine Landsleute in Görlitz und fand sie nach seinem Bericht in den Münchner „Neuesten Nachrichten“ vom 14. März in vorzüglicher Stimmung, wiewohl zum großen Teil von Heimweh geplagt. Die Mannschaften können wie in einer Kaserne mit Erlaubnis das Lager verlassen und in die Stadt gehen, die Offiziere bei Görlitzer Bürgern wohnen. Theater, Konzerte und Geschäfte werden von den Griechen vielfach besucht. Darauf nehmen auch die Ankündigungen Rücksicht durch Hinzufügung eines griechischen Textes. Viele Griechen beschäftigen sich mit der Erlernung der deutschen Sprache. Dr. Vlachos wünschte, daß der Aufenthalt seiner Landsleute in Deutschland dazu beitragen möge, die Beziehungen und das Verständnis zwischen Deutschland und Griechenland inniger zu gestalten. Griechische Geistliche und Gemeinden gibt es außer in München noch in Leipzig und Berlin. (Z.)

Die Zukunft Albaniens. Nach einer Audienz, die der albanische Bischof Sapa Coletsi Ende Februar bei Kaiser Karl in Wien hatte, äußerte er unter Anerkennung der Wirksamkeit der österreichisch-ungarischen Heeresverwaltung in Albanien die Überzeugung, daß Albanien eine Reihe von Jahren sich nicht selbst überlassen werden dürfe, sondern unter der verständnisvollen Verwaltung der österreichisch-ungarischen Regierung sich auch wirtschaftlich glücklich entwickeln und nach Befreiung von serbischen, montenegrinischen und italienischen Einflüssen unter dem Schutz der habsburgischen Monarchie einer gedeihlichen Zukunft entgegengehen werde. (Z.)

Eine türkische Halbmonatsschrift. Seit Anfang 1917 erscheint in Konstantinopel eine Halbmonatsschrift in französischer Sprache mit dem Namen „La Pensée Turque“ unter Leitung von Halid Rachid Djarym. Im 5. Heft dieser Zeitschrift erörterte Professor Zia Gueuk Alp von der Universität Konstantinopel die Frage: „Kann das Reich des Islam ein moderner Staat werden?“ Falih Rifki berichtete über seine Eindrücke auf einer Reise nach Medina. Endlich erhellte Hachim Nachid in einer Studie über den Irak und die Türken des Iraks die Anstrengungen der Engländer, sich in Mesopotamien festzusetzen. (Z.)

Palästina englisch? Wiewohl die Vierverbandpolitiker ernstere Sorgen haben, fahren sie fort, die erhoffte Beute zu verteilen und sich darüber die Köpfe zu zerbrechen. Sir Harry Johnston, der englische Afrikapolitiker, verlangte im „New Statesman“ vom 9. September 1916 für England die volle Beherrschung der Sinaihalbinsel von Palästina bis zum Kanal, selbstverständlich unter Anschluß Ägyptens und des Sudans. Ein liberales Londoner Blatt, die „Daily News“, warnte vor so weitgehenden Forderungen. Man beanspruche ein Gebiet, das ebenso groß wie Indien, selbst aber schwierig zu verteidigen sei; denn dieselbe Logik, die Palästina fordere, werde auch auf der Oberherrschaft über Arabien, Mesopotamien und Südpersien bestehen. In der Tat wird Indien von der Seeseite her beherrscht, und die englische Politik war stets bestrebt, in Indien wie in Ägypten den Landverkehr mit mächtigen Nachbarn zu verhüten, insbesondere den Bau von Eisenbahnen zwischen Indien und Rußland, wie zwischen Ägypten und Syrien zu verhindern. Von breiten Länderverbindungen muß England militärische Verwickelungen befürchten. In der Londoner Zeitschrift „Near east“ vom 22. Dezember 1916 beanspruchte Estelle Blyth die Vereinigung Palästinas mit Ägypten. Nur unter englischer Herrschaft könnten Christen Juden und Mohammedaner die Sicherheit ihrer religiösen Freiheit genießen. Durch die Besetzung Ägyptens wäre England genötigt, Palästina zu beschützen, eine Begründung, die die englischen Politiker immer voranstellten, wenn sie neue Länder zu erlangen suchten. Nach Blyths Versicherung hätten die Christen in Palästina sich schon längst nach der englischen Herrschaft gesehnt. Rußland und Frankreich, die ebenfalls Anspruch auf Palästina erheben, sollen anderweitig entschädigt werden. Dagegen scheint von Nordamerika her die Neutralisierung Palästinas und seine Stellung unter internationaler Aufsicht ohne Vorherrschaft einer einzigen Macht gewünscht zu werden. Nach der Meinung der „Daily News“ würde es am zweckmäßigsten sein, aus Palästina einen neutralen Judenstaat unter internationaler Überwachung zu machen. Bereits hat ein Teil der Zionisten als ihre Formel für das Judengemeinwesen in Palästina den Namen „British Dominion“ angenommen und der neugegründete Palästinaausschuß in Manchester es für unbedingt notwendig erklärt, daß Palästina nach Beendigung des Krieges unter Englands Oberherrschaft kommt, damit die Juden aller Länder ihr nationales Leben unbehindert entfalten können. (Z.)

Die Engländer in Arabien. Seit Jahren sind die Engländer von Ägypten aus bemüht, in Arabien die kleinen Häuptlinge zu Aufständen aufzustacheln und durch Geldspenden und Waffenlieferungen für sich zu gewinnen. Mit Geld kann man bei den Scheichs und Scherifen viel ausrichten, zumal dort die Sympathien für die türkische Regierung nicht besonders lebhaft sind. Vor dem Kriege gelang es den Türken in der Regel, Aufstände in Arabien schon im Keim zu unterdrücken. Da sie dort sozusagen unter sich waren, hängten und köpften sie nach Bedürfnis. Seit Kriegsausbruch hat die englische Wühlerei mit verstärkten Mitteln eingesetzt und hofft auf vollen Erfolg. Letztes Ziel der Engländer ist die Einsetzung eines Gegenkalifen in Mekka. Bereits ist der gegenwärtige Scherif von Mekka den englischen Lockungen erlegen und hat sich vom Sultan losgesagt. Der Scherif von Mekka hat im Grunde genommen nur ein einziges Interesse, möglichst große Einkünfte aus den Opfergaben der Mekkapilger zu erlangen. Das kann er auch unter englischer Geheimherrschaft, und er darf auf eine Erhöhung seiner Einnahmen rechnen, wenn er es zum Kalifentitel bringt. Immerhin bleibt der Scherif von Mekka, schlau wie er ist und nur auf seinen Vorteil bedacht, unzuverlässig, und wird es verstehen, sich den Engländern zu entziehen, wenn sie ihn lediglich als Mittel zum Zweck benutzen wollen. Auch die Entwicklung der Dinge in Arabien wird von dem Verlauf des Krieges bestimmt werden. (Z.)

Zur Orientpolitik Englands. Ein Freund unseres Blattes schreibt uns zu dem vielbeachteten Aufsatz „Balfour oder Salisbury?“ von Bavaricus in Nr. 5 der „Osteuropäischen Zukunft“: Die abfällige Beurteilung der englischen Politik und ihres Zickzacklaufes durch den Bavaricus-Aufsatz in bezug auf die Türkei bestätigte Mitte Februar 1917 im englischen Unterhause der Abgeordnete Trevelyan mit folgendem Satz: „Ich glaube nicht, daß man im Jahre 1854 100 000 Engländer geopfert hat, um die Russen aus Konstantinopel hinauszuhalten, um nun im Jahre 1917 wieder 250 000 Engländer zu opfern, um die Russen nach Konstantinopel hereinzuholen.“ Das Widerspruchsvolle der englischen Politik läßt sich nicht schärfer veranschaulichen. (Z.)

OSTEUROPÄISCHE ZUKUNFT

ZEITSCHRIFT FÜR DEUTSCHLANDS AUFGABEN IM OSTEN UND SÜDOSTEN

Amtliches Organ des Verbandes deutscher Förderer der ukrainischen Freiheits-Bestrebungen „UKRAINE“, des Donau- und Balkanländervereins in Deutschland „DUBVID“ E. V. München, der „DEUTSCH-GEORGISCHEN GESELLSCHAFT“, Berlin, der „DEUTSCH-FINNLÄNDISCHEN VEREINIGUNG“, Berlin und des „DEUTSCH-NORDISCHEN VERBANDES“ E. V., Berlin.

Herausgeber; Dr. **Falk Schupp**, Berlin, Prinz Albrecht-Str. 3.

Verlag: **J. F. Lehmann**, München, Paul Heyse-Strasse 26.

2. Aprilheft 1917

:: :: Diese Zeitschrift erscheint monatlich zweimal 12—16 Seiten stark :: ::
Bezugspreis: halbjährlich für das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn M. 8.—, für das Ausland M. 9.—. Einzelne Hefte 60 Pf. Anzeigenpreis: 40 Pf. für die viergespaltene Petitzeile. Beiträge und Besprechungsstücke wolle man senden: An die Schriftleitung der Osteuropäischen Zukunft, Berlin SW. 11, Prinz Albrechtstr. 3; Zusendungen für den Bezug sowie für Anzeigen
:: :: an J. F. Lehmanns Verlag, München SW. 2, Paul Heyse-Str. 26 :: ::
(Postscheck-Kto. München 129 — K. K. Postspark.-Kto. 59594 — Bankkonto: Bayer. Vereinsbank.)

2. Jahrgang Nr. 8

Die ukrainische Sphinx.

Von Dr. Falk Schupp, Berlin.

Von den Rätseln, welche die russische Revolution der Welt aufgegeben hat, ist das ukrainische eines der schwierigsten. Seine Lösung hängt nicht nur vom Verlauf der Revolution selbst ab, sondern hat auch noch innere Schwierigkeiten und Geheimnisse, die nicht geringer sind, als die äußeren.

Mag die russische Umwälzung nun nach dem Modell der französischen von 1789 verlaufen oder ihre eigenen Entwicklungskurven nehmen, sicher ist, daß zunächst die extremen Elemente die Oberhand behalten werden und daß damit die sozialen Fragen im Brennpunkt stehen werden.

Vor allem die Landfrage für die Bauern. Nikolai Wassilko, der Führer der Bukowinaer Ukrainer, hat recht, wenn er in seinem Organ „Bukowina“ davon spricht, daß eigentlich mehrere Revolutionen in Rußland zugleich im Gange sind, von denen schwer zu entscheiden ist, welche die wichtigste bleiben wird. Seine Mahnung an seine Landsleute, den jetzigen Machthabern Rußlands (gemeint sind die um Miljukow) ebenso zu mißtrauen, wie etwaigen Nachfolgern, die bald kommen mögen, und weiterhin sich die Erfahrungen der Vergangenheit vor Augen zu halten, um nicht die einzig richtige Orientierung, nämlich die „nach dem Westen“, zu verlieren, ist heute von höchster Bedeutung.

Ob man nicht versuchen wird, die nationalen Bestrebungen der ukrainischen Bauern, die bisher nur eine unterirdische Pflege erfahren haben, zu betäuben, indem man auf ihren viel größeren Landhunger rechnet und ihnen in dieser Hinsicht goldene Berge verspricht, steht dahin.

Insbesondere wird man den ukrainischen Bauern die Mitausraubung des ungeheuren Zarenbesitzes zusagen und ihnen sagen: „Seht, ohne staatliche Gemeinschaft mit den Moskowitern hättet ihr das nicht haben können!“ Gerade in den ukrainischen Landesteilen ist der Besitz des Zaren und der Großfürstenclique besonders ausgedehnt; gehören ihm doch dort neben zahllosen, einst konfiszierten Gütern viele Mangan- und Erzminen, nicht zu vergessen die riesenhaften Waldgebiete, deren schönstes die Nordgrenze der Ukraine umschließt, der Bjelowjescher Urwald in den Rokitnosümpfen, der kostbare Nutzhölzer birgt und in dem unsere Soldaten im vorigen Jahre auf die Wisentjagd gehen konnten, des letzten europäischen Großwildes, das uns nur noch aus der halb sagenhaften Welt vertraut ist, als Krimhild ihren Gatten mit dem tückischen Hagen zur letzten Jagd in den Odinwald ziehen sah.

Man muß sich vergegenwärtigen, daß 40 Prozent des gesamten Grundbesitzes dem Zaren unmittelbar oder mittelbar als Fiskalbesitz gehörte, 24 weitere Prozent den Großgrundbesitzern, nur 2 Prozent den Klöstern und Kirchen. Die Großgrundbesitzer der Ukraine sind vorwiegend Moskowiter oder Günstlinge des Zaren oder Begünstiger des autokratischen Regimes. Den Bauern aber, die mehr als 80 Prozent der gesamten Bevölkerung ausmachen, gehörten knapp nur 24 Prozent des Bodens: Durch die Enteignung des Ex-Zaren und seiner Günstlinge kämen 64 Prozent des Bodens zur Verteilung. In manchem Gouvernement der Ukraine dürften mehr als 70 Prozent des Bodens der Verteilung anheimfallen.

Dort waren die Bauern schon seit langem genötigt, ihre nachgeborenen Söhne nach Sibirien oder in den Transkaukasus an die georgisch-persische Grenze zu senden, um ihnen dort neues Siedlungsland zu kaufen und die Begründung einer eigenen Besitzung zu ermöglichen. Es gibt nach den vertrauenswürdigen Mitteilungen E. Schmids neben vielen sehr großen Gütern auch bäuerliche Zwergwirtschaften, so daß der Durchschnittsbesitz eines Bauernhofes sich nicht über 3—4 Hektar erhebt.

Schon jetzt haben die Gerüchte von der bevorstehenden Landverteilung, die bis an die Front vorgedrungen sind, zahlreiche Desertionen zur Folge gehabt, und zwar von solchen vorsichtigen Bauern, die bei der Verteilung nicht zu spät kommen wollten. Die ersten nationalen Kundgebungen für eine selbständige und befreite Ukraine fanden am 25. und 27. März in

Kiew statt und hatten einen gewaltigen Zulauf. Unter dem Vorantritt ukrainischer Nationalvereine zogen mehr als 70 000 Personen, viele geschmückt mit den Nationalfarben der Ukraine (blau—gold), durch die Straßen. Der Schriftleiter der ukrainischen Zeitung, Romanenko, hielt vor dem neuen, kürzlich zugestandenen Gymnasium eine von flammender Vaterlandsbegeisterung getragene Rede, indem er die Manen des ukrainischen Freiheitsdichters Ivo Franko heraufbeschwor, der ja diesen großen Tag vorher verkündet habe. Jetzt gelte es, die ukrainische Republik, die allein der völkischen Gestaltung und Gliederung des ukrainischen Volkes voll entspreche, zu errichten. Wie die Polen, müßten auch die Ukrainer ihren freien Staat bekommen und sich eine eigene Kultur fest begründen können. Was den Finnländern recht sei, müsse ihnen billig sein. Wenn die moskowitische Regierung sich weigere, diese Forderung gutwillig zuzugestehen, so müsse man sich sein Recht aus eigener Kraft nehmen. Ungeheurer Jubel durchtobte die weithin in allen Straßen aufgestauten Volksmassen. Man verlangte stürmisch die Namen des Regierungskomitees der neuen Ukraine zu wissen. Dann zogen die Volksmassen, die Kameniarilieder Frankos anstimmend, durch die Straßen. Man beschenkte sich mit handschriftlich vervielfältigten Zetteln, auf denen die Prophezeiung des ukrainischen Geschichtsschreibers Kostomaroff zu lesen war, daß die Ukraine einst eine freie Republik sein werde, und daß die Völker, indem sie auf die Karte der Ukraine blicken, das biblische Wort wiederholen werden: Der Stein, den die Bauleute verwarfen, ist zum Eckstein geworden.

Die ukrainische Freiheitsbewegung wird aber erst voll in Fluß kommen, wenn die zahlreichen politischen Verbannten, die eben aus den Zuchthäusern und Bergwerken Sibiriens frei geworden sind, in der Heimat angelangt sein werden. Unter ihnen befinden sich viele, die zur geistigen Elite des Ukrainertums zu zählen sind und von denen daher politisch die stärksten Einflüsse erwartet werden dürfen.

Eine politisch hochbedeutsame Kundgebung teilt die „Frankfurter Zeitung“ aus Freistadt in Österreich mit, wo die kriegsgefangenen Ukrainer seit langem von den moskowitischen Gefangenen getrennt untergebracht wurden. Die Freistadter Ukrainer richteten danach an die revolutionäre Regierung in Petersburg eine Kundgebung, in der sie ihre Freude über die Befreiung Rußlands aussprechen und umfassende nationale Rechte für die Ukrainer fordern. Auch fordern sie weiterhin, daß die ukrainischen Bauern ihren durch den moskowitischen Zaren geraubten und den zarischen Bedienten geschenkten Boden zurückerhalten, und daß die revolutionäre Regierung im Interesse der großen, vom Volk begonnene Sache so bald wie möglich einen Frieden schließt, der allen Völkern Europas eine freie Entwicklung sichern soll.

Auch im Mittelpunkt dieser aus mehrfachen Gründen hochbedeutsamen Kundgebung steht, wie man sieht, die Landgewährungsfrage. Die Frage, ob Kijiw führende Köpfe aufzuweisen hat, die ihm seine alte, stolze Rolle als Hauptstadt eines großen Reiches wiederzugeben vermögen, ist zurzeit noch nicht zu beantworten.

Möglich ist auch, daß aus dem Bund zur Befreiung der Ukraine die Männer hervorgehen, die imstande sind, ebenso energisch und geschickt, wie sie es seither verstanden, in den Vierbundländern ihre Sache publizistisch zu vertreten, nun auch staatsmännische Arbeit zu tun. Freilich wird dies nicht mit Lavendelöl zu machen sein, sondern es gilt, Tschewtschenkos harte Mahnungen zu beherzigen — und in die Tat umzusetzen!

Die Dobrudscha.

Von Friedrich Meinhard, Sofia.

Wie durch ein Wetterleuchten wurden infolge der Ausstrahlungen des gegenwärtigen Weltkrieges nach allen Richtungen des Erdballs verschiedene, für die große Mehrheit geographisch dunkle Punkte unseres Erdteiles erhellt. Wolhynien, die Ukraine, Beßarabien, Albanien, Makedonien, Thrakien, Epirus und Dobrudscha waren den meisten Nichtgeographen vor den großen Völkerschlächtereien weniger bekannt, als das geheimnisvolle Land des Dalai Lama im Norden des Himalaya oder eine Mondlandschaft.

Indem durch die letzten bedeutenderen kriegerischen Ereignisse im Bereiche der erwähnten Landschaften hauptsächlich die Dobrudscha die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich lenkte, so dürften wohl einige geographische, geschichtliche, rechtspolitische und wirtschaftliche Mitteilungen über Land und Leute gerechtfertigt sein.

Die Dobrudscha ist die nordöstliche Fortsetzung der bulgarischen Landschaften Deliorman (deutsch „wilder Wald“ oder Urwald) und Rustschuk. Die neue Grenze gegen Bulgarien wurde durch den Bukarester Vertrag vom 10. August 1913 derart bestimmt, daß dieselbe an der Donau einige Kilometer nördlich bei dem Dorfe Türk Smil 17 km westlich von Tutrakan und 49 km östlich von Rustschuk beginnt, in südöstlicher Richtung über Rahman Aschiklar, dann 15 km südlich von Dobritsch nächst der Eisenbahn-Haltestelle Bogdanowo vorbei, schließlich dem Flüßchen Ekrene (Batowa) folgend, bis zu dessen Mündung in das Schwarze Meer führt. Die West- und Nordgrenze bildet die Donau, die Ostgrenze das Schwarze Meer.

Der rumänische, d. i. der nördliche, seit 1878 zu Rumänien gehörige Teil der Dobrudscha, bestehend aus den Kreisen Konstanza und Tultschea, umfaßt 15 536 Quadratkilometer und hat 350 000 Einwohner; der südliche Teil, d. i. die bulgarische Dobrudscha, bestehend aus den Bezirken Dobritsch, Baltschik, Tutrakan*) und Silistria, hat einen Flächeninhalt von 7526 Quadratkilometer und eine Einwohnerzahl von 282 132 Einwohnern**), wovon 115 000 Mohammedaner sind.

Die bedeutendsten Siedlungen sind: Konstanza (Küstendsche) mit 27 000, Tultschea 18 900, Sulina 8000, Matschin 4200, Isaktscha 3400, Babadagh 3390, Medschidije 3350, Ostrow 3100, Hirsowa 3100, Cernawoda (Tschernawoda) 2300 und Mangalia mit 1500 Einwohnern in der rumänischen Dobrudscha, ferner Dobritsch (türkisch Pazardschik oder auch Hadschi Oghlu Pazardschik) mit 17 200, Silistria 11 700, Tutrakan 10 500 und Baltschik mit 6700 Einwohnern in der bulgarischen Dobrudscha.

Die Bevölkerung der Dobrudscha ist sehr gemischt. In der südlichen Hälfte ist die bulgarische und mohammedanische Bevölkerung (Türken und Tataren) überwiegend, im Westen, an der Donau, dagegen Rumänen und Bulgaren. Im Norden haben sich Russen (Sektierer) angesiedelt. Zwischen diesen Volksstämmen finden sich noch Siedelungen von Deutschen, Griechen, Armeniern und Gagaupen (Christen mit türkischer Um-

*) Tutrakan gehörte eigentlich zum Rustschuker Kreis.

**) Nach der Volkszählung vom Jahre 1910 bestand die Bevölkerung aus 134 431 Bulgaren, 106 615 Türken, 12 182 Zigeuner, 11 708 Tataren und 17 196 verschiedener Völker.

gangssprache — vermutlich Abkömmlinge der Uzen oder Oghuzen, eines turanischen Volkes; dieselben bewohnen 22 Ortschaften, namentlich in der Umgegend von Baltschik). Deutsche Gemeinden finden sich teilweise gemischt mit anderer Bevölkerung, teilweise auch ohne solcher, und zwar gehören zum deutsch-evangelischen Pfarrbezirke von Constanza, mit Ausnahme der Gemeinden Cogealac und Tariverde, die Gemeinden Anadolchiöi, Cobadin, Fachri, Mamuslia, Sharigiöl und Mangea Punar. Andere deutsche Gemeinden sind: Karamurat, Culelia und Malcoci (bei Tultschea), Tultschea, Sulina und Tschobankuischu (bei Dobritsch).

Die politischen Rechte dieser Ansiedler sind gleich Null, denn die kulturell höchststehenden deutschen Bauern (sogenannte Schwaben) in der Dobrudscha erhielten die Gleichstellung der politischen Rechte (wie im benachbarten Königreich Rumänien) durch das im Monitor ofic. 16 vom 19. April 1909 verlautbarte neue Gesetz nicht, während sie den Rumänen auch anderer Länder, den Türken und Tataren der Dubrudscha zuerkannt wurden. In den Vollbesitz der politischen Rechte gelangten: 1. die Einwohner, die ottomanische Untertanen waren und am 11. April 1878 ihren wirklichen Wohnsitz in der Dobrudscha hatten, sowie ihre Nachkommen, wenn sie sich in der Zwischenzeit keines fremden Schutzes erfreut haben; 2. die Rumänen aus jedem Staat, die Grundbesitzer und bei der Inkraftsetzung des Gesetzes in der Dobrudscha wohnhaft gewesen sind, wenn sie erklären, daß sie auf fremden Schutz verzichten.

Über politische Verpflichtungen, soweit die Gleichberechtigung anderer Volksstämme in Rumänien in Frage kommt, haben die edlen Nachkommen und Stammesgenossen des berüchtigten walachischen Fürsten Zepesch (1456), der seine Leute zu Tausenden pfählen ließ, ganz eigentümliche Begriffe. Denn Beschlüsse, die dem Berliner Vertrag 1878 zugrunde gelegt wurden, bildeten die Bedingungen und die Grundlage für die staatliche Unabhängigkeit Rumäniens. Es galt nämlich, durch die politische und bürgerliche Gleichstellung der Juden die häufigen Verfolgungen derselben in Rumänien hintanzuhalten. Besonders die jetzigen begeisterten Bundesgenossen der Rumänen, die Engländer, drangen darauf, daß die Unabhängigkeit des Bürgerrechtes von der Konfession eine Vorbedingung der staatlichen Selbständigkeit Rumäniens sein müsse.

Die Artikel 43 und 44 des Berliner Vertrages lauten:

Art. 43. Die hohen Vertragsparteien erkennen die Unabhängigkeit Rumäniens an, indem sie diese abhängig machen von den Bedingungen, welche in den beiden folgenden Artikeln aufgestellt sind.

Art. 44. In Rumänien kann der Konfessionsunterschied nicht als Ursache des Ausschlusses vom Genusse der bürgerlichen und politischen Rechte, bzw. der Unfähigkeit dazu gelten, weiter nicht als Hindernis der Zulassung zu öffentlichen Anstellungen, Funktionen und Würden oder der Ausübung der verschiedenen Berufe und Gewerbe, wo immer diese ausgeübt werden.

Die Angehörigen aller Mächte, Kaufleute usw. werden in Rumänien ohne Unterschied der Konfession nach dem Grundsatz der vollkommenen Gleichstellung behandelt werden. —

Wie überhaupt diese, jeden Zweifel in der Auslegung ausschließenden Bedingungen nicht beachtet wurden, ebenso wurde das der bulgarischen Regierung gegebene Versprechen, den Juden in der 1913 abgetretenen Dobrudscha das rumänische Bürgerrecht zu verleihen, nicht eingehalten.

Nach dem Bukarester Friedensschluß 1913 wurde von dem damaligen rumänischen Minister des Innern, Take Jonescu, über die Verwaltung der „neueroberten Dobrudscha" ein Gesetzentwurf ausgearbeitet. Nach demselben, der später Gesetzeskraft erlangte, wurde eine Schreckensherrschaft in dem geraubten Landesteil eingeführt und mit allen Mitteln der staatlichen und privaten Gewalt daran gearbeitet, diejenigen Bulgaren, die durch den rumänischen Raubzug unter rumänische Herrschaft kamen, in kürzester Zeit rumänisch zu machen. Die bulgarischen Schulen, die bewirkt haben, daß das bulgarische Volk einen verschwindenden Prozentsatz von Analphabeten zählt, wurden geschlossen, und an ihrer Stelle rumänische Schulen eröffnet. Der öffentliche Gebrauch der bulgarischen Sprache wurde verboten, die Ausübung der Religion verhindert und rumänische Geistliche in die von den Bulgaren erbauten, von bulgarischen Gläubigen besuchten Kirchen gestellt. Politische und bürgerliche Rechte wurden den Bulgaren nicht zugestanden und das unglückliche, geknechtete Volk der Tyrannei waschechten Bojarentums wehrlos ausgeliefert. Hinsichtlich der Pflichten, Münz- und Blutsteuer zu zahlen, sind jedoch die nichtrumänischen Stammes angehörigen Ansässigen in der Dobrudscha mit den Vollblutrumänen vollkommen gleichgestellt. Die fortgesetzte systematische Umgehung eingegangener Verträge und Verpflichtungen und letzten Endes der schmähliche Treubruch Rumäniens bereichert die geflügelten Worte: „Punica fides", „Albion fides" noch um den Ausdruck „Romana fides".

Wenn auch die Bevölkerung der Dobrudscha gegenwärtig nur eine schüttere ist, indem durchschnittlich 27,4 Menschen auf den Quadratkilometer kommen, die Fruchtbarkeit hinter den meisten bulgarischen Landesteilen zurückbleibt und die Donaugegenden sowie auch die Brackwassersümpfe an der Küste des Schwarzen Meeres Fieberherde sind, so hat die Dobrudscha als Durchzugsland von der Donau nach Konstantinopel eine hohe strategische Wichtigkeit und damit für den Besitzer einen großen Wert. Sie hat, für sich betrachtet, eine wichtige geographische Lage und im Altertum, als auch entlegene Städte noch eine große Rolle spielten, weil die Zentralisation nicht so durchgeführt werden konnte wie jetzt, indem die heutigen Verkehrsmittel für einen raschen Fernverkehr fehlten, war dies weit abgelegene Land, das als nördlichsten Teil der Balkanhalbinsel die bezeichnenden Namen „der Winkel", bei den Byzantinern „Anglos", bei den Slawen „Agal" und bei den Tataren „Budschak" führte, als Verkehrsstraße sowie als Grenzland europäischer Kultur gegen Asiens Barbarenvölker von hoher Bedeutung.

Zur Zeit der Römer wurde „der Winkel" durch den 60 km langen Trajanswall oder die sogenannten Römerschanzen gegen die Einfälle der Skythen geschützt. Spuren dieser Befestigungen führen von der Donau (etwa in der Mitte zwischen Tschernawoda und Rasowa, etwa 15 km südlich des ersteren Ortes nächst dem Dorfe Chochirleni nahezu gleichlaufend mit der Eisenbahnlinie Tschernawoda—Konstanza) bis zum Schwarzen Meer. In dem östlichen Teil führen zwei bis Wälle hintereinander durch die offene Ebene.

Die Dobrudscha, seit dem Jahre 29 v. Chr. zur römischen Provinz Mösia gehörig, bildete seit der Verwaltungorganisation der Kaiser Diocletian und Konstantin I. die Provinz Scythia minor; zu Beginn der Völkerwanderung wohnten hier die Goten, dann die Gepiden und Awaren; seit dem Kaiser Heraclius (610 bis 641) besetzten Slawen*) das Land. Im Jahre 679 kam die Dobrudscha unter die Herrschaft des bulgarischen Fürsten Isperich (Asparuch). Von 971—1186 war dieselbe byzantinisch, von 1186—1596 abermals bulgarisch und von 1396—1878 türkisch. Durch den Vertrag von S. Stefano 1878 wurde ein Teil der Do-

*) Der slawische Stamm der Severanen.

brudscha an Rumänien abgetreten und von dem Berliner Kongreß der demselben abgetretene Teil durch eine weitere Zuwendung noch vergrößert. Vor dem russisch-türkischen Krieg 1877/78 war die Dobrudscha ein Teil Donaubulgariens, auch wurde dieselbe „Bulgarie maritime“ genannt. Auch war die Dobrudscha inbegriffen in den Grenzen des bulgarischen Exarchats, das laut einem Irade des Sultans vom 26. März 1876 geschaffen war. Das Land bildete einen Teil des östlichen autonomen Gebietes Bulgariens, das von der Konstantinopeler Gesandtschaftskonferenz (1876/77) vorgesehen war; es war ferner enthalten in dem Fürstentum Bulgarien gemäß dem Projekt des Fürsten Tscherkaski, Leiter der Zivilverwaltung in Bulgarien während des russisch-türkischen Krieges.

Die durch den Bukarester Vertrag bestimmte rumänisch-bulgarische Grenze war weder geogaphisch, noch wirtschaftlich, noch ethnographisch, am wenigsten aber strategisch gerechtfertigt; denn sie trennte ein einheitliches Land, spaltete eine gleichartige Bevölkerung, zerriß politisch verbundene Gebiete und gewährleistete keine Sicherheit gegen feindselige Unternehmungen des Nachbarstaates.

Nicht nur gegenwärtig, sondern auch früher schon war die Dobrudscha das strategische Einfallstor verschiedener Völker, wie auch der Russen in das Gebiet der Balkanhalbinsel. Zur Zeit der Völkerwanderung und auch später, selbst in Friedenszeiten, sah die Dobrudscha wie ein herrenloses, verwüstetes Land aus. Bereits im Jahre 967 wurde Drster (Silistria) und andere Donaustädte der Dobrudscha vom russischen Fürsten Swjatoslaw (aus Kiew) den Bulgaren vorübergehend entrissen. Im Jahre 1909 überschritt ein russisches Heer bei Galatz die Donau und besetzte die Dobrudscha. Im Jahre 1810 eroberten die Russen unter Führung des Grafen Nikolaus Kamenski die Feste Tutrakan, erstürmten Pasardschik (Dobritsch) und nahmen Silistria durch Kapitulation. Im Jahre 1828 besetzten die Russen unter Feldmarschall Wittgenstein die Dobrudscha, der russische General Roth überschritt im Jahre 1829 bei Hirsova die Donau und Diebitsch im selben Jahre bei Silistria. Auch 1854 überschritten die Russen bei Braila, Galatz und Tultschea am 23. März die Donau und nahmen am 2. April hinter dem Trajanswall Stellung. Nach dem Rückzuge der Russen über die Donau unternahm im Hochsommer 1854 eine französische Division unter General Espinasse einen Zug in die Dobrudscha, auf dem dieser Heeresteil durch den Mangel an allem Nötigen, namentlich an Wasser, durch Hitze und Cholera empfindliche Verluste erlitt. Im Jahre 1877 fand der Übergang der Russen unter General Zimmermann über die Donau nach der Dobrudscha gleichfalls bei Galatz statt.

Aus dem vorher Gesagten ist die Schlußfolgerung berechtigt, daß die Dobrudscha für die Bewegung eines Heeres von großer strategischer Wichtigkeit ist, indem das Land von Norden her den bequemsten Weg nach Konstantinopel darbietet, weil weder hohe Gebirge, noch — mit Ausnahme der Donau — große Ströme zu überschreiten sind. In ihrem östlichen Teil hat die Dobrudscha nicht einen einzigen Fluß. Die ausgedehnten Ebenen werden nur von einigen felsigen Tälern durchschnitten, aus deren Abhängen Quellen entspringen. Hier tritt das Schnee- und Regenwasser zutage, das von der Erde aufgesaugt wurde, ohne daß sich ein Fluß daraus bildete. Kahle, dürre Täler und im Innern der Mangel an Wasser, sowie an Wald, das sind die besondern Eigenschaften der rumänischen Dobrudscha.

In hydrographischer Beziehung nimmt das Küstenland der Dobrudscha eine besondere Stellung ein. In der Süddobrudscha bilden sarmatische Kalkschichten von geringer Stärke die Unterlage des Tafellandes. Ein großer Teil derselben ist mit Diluvium bedeckt, das nicht dick auflagert. Das Regen- und Schneewasser wird vom Kalk aufgesaugt und gelangt zu der undurchdringlichen, lehmigen Mergelschicht, auf der das Wasser in der Richtung Nord-Süd durch Klüfte abfließt, ohne Höhlen zu bilden, wie es im typischen Karst der Fall ist. Die Süddobrudscha ist wie deren Nachbarlandschaft Deliorman reich an Grundwasser und ist die Frage der Bewässerung nur eine technische.

Im Hochsommer versiegen die meisten Quellen und es erreicht die Hitze oft 45° R, dann verwandelt sich die blumenreiche Steppe zeitweilig zur Wüste und zum schlimmsten Fieberherd. Ovids Klagen, der nach der Dobrudscha verbannt war, werden sodann dem Reisenden verständlicher:

Nicht birgt schattig dahier süßsaftige Trauben das Weinlaub,
Noch an dem Rand hoch füllt Kufen der schäumende Most.
Äpfel auch weigert die Au', und Akontius fände dahier nicht
Einen, der Herrin das Wort drauf zu verzeichnen in Schrift.
Nein, du erblickst nicht Baum noch Gebüsch auf kahlem Gefilde,
Ach, ein Geländ, dem kein Glücklicher sollte sich nahn!
Und nun, da weithin sich das Erdrund breitet so groß doch,
Ward mir dies Land eben zur Buße ersehn!

Ovids Tristia, Buch III, Elegie 10, 71 ff.

Im allgemeinen bildet die Dobrudscha eine flache, nach dem Meere zugeneigte Hochebene (100—200 m) mit steilen Rändern sowohl an der Donau*) als auch am Schwarzen Meere. Die bedeutendsten Erhebungen sind südöstlich von Matschin bei dem Orte Grec, die 456 m hohe Kuppe Piscu inalt si Tutuiat, unweit davon südlich eine namenlose Kuppe von 427 m und westlich von Babadagh und südlich des Ortes Atmagea der 400 m hohe Sacar Bair. In der Nähe der Donaumündungen erhebt sich die Dobrudscha, die, hier eine Halbinsel bildend, von der Donau und dem Meere eingeschlossen wird, zu einer waldigen Bergkuppe**), aus welcher einige andere niedrige Kuppen emporragen. Die Dobrudscha erinnert an das ungarische Tiefland. Zum großen Teile ist sie eine grasreiche, baumlose Steppe, der Aufenthaltsort wandernder Hirten aus dem Etropol-Balkan mit ihren Schafherden.

Die natürlichen Eigenschaften des Bodens der Dobrudscha bedingen die Art und Weise der Volkswirtschaft, besonders aber jene der Landwirtschaft. Deshalb bleibt in dieser Landschaft des umfangreichen Sumpf- und Röhrichtbestandes wegen kaum die Hälfte der Fläche für den Getreidebau zur Verfügung, im nördlichen Teile kaum ein Drittel, im Süden mehr. Von der Anbaufläche fallen 8 v. H. auf den Anbau von Weizen. Weiters werden hauptsächlich Gerste und Hafer, sowie auch Tabak bei Tultschea gepflanzt. In der bulgarischen Dobrudscha wird besonders Weizen gebaut.

Die Dobrudschapferde, aus der Türkei stammend, sind sehr gute Renner, aber von kleinem Wuchs. Um das Pferdematerial zu verbessern, unterhielt der rumänische Staat in Anadolkiöi bei Constanza ein Depot von Hengsten englisch-arabischer Rasse. Zur Verbesserung der Schafrassen errichtete der Staat eine Schäferei in Konstanza, um Merinoschafe zu ziehen.

Unter den Wirtschaftsfaktoren der Dobrudscha nimmt die Fischerei einen nicht unwichtigen Rang ein. Unter den vom rumänischen Staate zur Hebung des Wertes der Fischerei ausgeführten bedeutenderen Arbeiten darf vor allem die Anlage und Säuberung einer Anzahl Wasserrinnen erwähnt werden, welche die regelmäßige Speisung der Seen mit Wasser von der Donau sichern sollen. Die wichtigste derartige Unternehmung

*) Von Hirsowa stromabwärts ist zumeist Überschwemmungsgebiet vorgelagert.

**) Es wurden nahezu 1000 Hektar Wald aufgeforstet.

ist die Herstellung des König-Karl-Kanals, der den Razimsee mit Süßwasser versorgt.

Was die Nutzbarmachung der Röhrichte im Überschwemmungsgebiet der Donau von Silistria bis Braila—Galatz und im Donaudelta anbelangt, so wird das daselbst wachsende Rohrschilf (Phragmites communis) und die breitblätterige Rohrkolbe (Typka latifolia) zur Herstellung von Zellulose bzw. von Bastfasern (von Jute), sowie von Schnur, Stricken, Sackleinwand usw. verwendet.

Vom Bergbau in der Dobrudscha läßt sich aus der Vergangenheit kaum etwas sagen. Eher von dessen Zukunft, da nach sorgfältigen staatlichen Untersuchungen Kupfer- und Eisenerze in hinreichend großen Mengen sich zu finden scheinen in der nördlichen Dobrudscha bei Altan-tepe, Ak-punar, Ceamurli u. a. a. O., um eine gewinnreiche Ausbeute zu sichern.

Auch bietet der Boden der Dobrudscha die verschiedensten Baumaterialen, wie Mauer-, Pflaster- und Kalksteine zur Kalk- und Zementerzeugung, Marmor, Gips usw. in reicher Fülle dar.

Um die Stadt Tultschea befinden sich verschiedene Steinbrüche, wo Kalksteine (schwarzer und roter Marmor) gewonnen wird, auch findet sich in der Umgegend Granit bester Gattung, bei Canara (Konstanza) wurde für den Hafenbau vorzüglicher Kalkstein gebrochen. Bei Murfathar (Konstanza) befinden sich Kreidebrüche in Betrieb, bei Hirsowa und Topalu (Konstanza) gibt es festen guten Kalkstein, bei Alwanesti gelben Marmor. Dies sind die wichtigsten Steinbrüche der Dobrudscha, außerdem gibt es noch Hunderte und Tausende andere kleinere.

Mineralquellen hat die Dobrudscha keine, dafür aber Seebäder, und zwar Mamaia, 20 km nördlich von Konstanza am Schwarzen Meer, und bei Tekir giöl, 16 km südlich von Konstanza. Beide sind von diesem mittels Eisenbahn zu erreichen. Der See bei Tekir giöl ist ein Liman (erweiterte Flußmündung) des Schwarzen Meeres, der durch eine schmale Landzunge von diesem getrennt ist. Die Badeanstalten beider Bäder sind äußerst einfach. Wasser und Schlamm des Tekir giöl sollen eine ähnliche Wirkung haben wie die Schlammbäder von Franzensbad, Pistian, Lippik usw.

Die Großindustrie in der Dobrudscha ist nur durch Großmühlen in Konstanza vertreten.

Eine wichtigere Rolle als die Industrie spielt im Wirtschaftsleben der Dobrudscha der Durchgangsverkehr, indem der Hafen von Konstanza der Hauptvermittler des auswärtigen Handels für Rumänien ist. Als Seehäfen von geringerer Bedeutung sind Baltschik, Kawarna, Mangalia und Sulima zu erwähnen. Letzterer, an der Mündung des St. Georgs-Kanal in das Schwarze Meer, hat als Umschlagplatz für den Donauverkehr während der eisfreien Zeit dieses Stromes eine wesentliche Bedeutung. Aber auch die Donauhäfen Tutrakan, Silistria, Ostrow, Tschernawoda, Hirsowa, Isaktscha und Tultschea sind für den Außenhandel von großer Wichtigkeit als Stapelplätze infolge Mangels genügender Eisenbahnlinien.

Die erkannte große Wichtigkeit des Seehafens von Konstanza veranlaßte die rumänische Regierung, denselben in großzügiger Weise auszugestalten, nachdem durch den Bau einer der größten Eisenbahnbrücken der Gegenwart über die Donau von Fetesti nach Tschernawoda die 64 km lange Eisenbahnlinie Tschernawoda—Konstanza mit dem übrigen rumänischen Eisenbahnnetz im September 1895 verbunden wurde.

Diese Überbrückung der Donau und ihrer ausgedehnten sumpfigen Niederungen erfolgte in drei Abschnitten. In der Richtung von Fetesti gegen Osten wird zunächst der 420 m breite Arm der Donau „Borcea“ in drei Brückenöffnungen von je 140 m Weite überspannt. Hieran schließt sich die von der Borcea und der Donau gebildete sog. Baltainsel (Sumpfinsel), eine von Bächen und Seen durchzogene Niederung, die bei Hochwasser gänzlich überflutet wird und dann mit den beiden Flußbetten einen zusammenhängenden See bildet, aus welchem einsam, gleich Inseln, die Stationen Ovidiu und Dunarea emporragen. Über dieses Sumpfland wird die Bahnlinie auf festen Steindämmen, die streckenweise durch pfeilergestützte eiserne Brücken unterbrochen sind, über 650 m geführt. Über den 749 m breiten Hauptarm der Donau führt dann der dritte Abschnitt nach Tschernawoda auf dem rechten Donauufer. Einschließlich der an die Strombrücke auf der Baltainsel sich anschließenden Flutbrücke mit 15 Öffnungen zu je 61 m Weite beträgt die Gesamtlänge der Brücke 1819 m. Die Plattform der Brücke liegt 37 m über der Wasserfläche, so daß die höchsten Seeschiffe mit Masten darunter durchfahren können. Die Kosten der Brücke bezifferten sich bis Ende März 1914 auf 34 999 981.90 Leu.

Auch die staatlichen Einrichtungen des Hafens von Konstanza sind zeitgemäß und für einen Großverkehr bemessen. Dies geht am deutlichsten daraus hervor, daß für die Basin-, Bade- und Stapelanlagen bereits über 70 Millionen Leu ausgegeben wurden. Während der Hafen von Konstanza 1895 kaum vier kleine Schiffe aufnehmen konnte, besitzt er heute 60 ha Bassins von 8,25 m mittlerer Tiefe und weitere 14 ha Außenhafen. An Quaibahnen sind 60 km vorhanden, für Getreide und Petroleum sind 68 ha und für Stückgüter 24 ha zur Verfügung. Nachdem der Außenhandel Rumäniens sich hauptsächlich über Konstanza vollzieht, wurde der Hafen mit elektrisch betriebenen mechanischen Ladevorrichtungen für Getreide und Petroleum, mit Ventilations-, Reinigungs-, Mischapparaten und mit Speichern, Reservoirs*) sowie mechanischen Transporteinrichtungen allerneuester Art versehen. Der Handelswert des Hafens ist daran zu messen, daß der Umsatz von 72 000 Tonnen im Jahre 1879 auf 1 300 000 Tonnen im Jahre 1913/14 gestiegen war. Um die Eisenbahnlinien zu entlasten und die Leistungsfähigkeit des Hafens von Konstanza noch mehr zu heben, wurde von Tschernawoda bis zu demselben noch ein zweites Geleis gelegt und von der Station Baicoi, im rumänischen Petroleumgelände, ausgehend, der Bau einer Petroleumleitung in Angriff genommen.

Mehr aus strategischen als handelspolitischen Gründen wurde bald nach der widerrechtlichen Besitzergreifung der bulgarischen Dobrudscha, von der Station Mircea Woda (14 km von Tschernawoda) ausgehend, die 117 km lange Eisenbahnlinie nach Dobritsch (Pazardschik) in Bauausführung vergeben. Die Vollendung erfolgte schon im Frühjahr 1915. Aus rein militärischen Erwägungen wurde der Bau der 120 km langen Eisenbahnlinie Medschidia (24 km von Tschernawoda)—Ester—Babadagh—Tultschea im Jahre 1914 vergeben. Deren Fertigstellung erfolgte unmittelbar vor der Kriegserklärung Rumäniens an Österreich-Ungarn. Es sind daher in der Dobrudscha folgende Eisenbahnlinien vorhanden: Tschernawoda—Mircea Woda—Medschidia—Konstanza 64 km vollspurig (zweigleisig), Konstanza—Mamaia 20 km vollsp. (eingleisig), Konstanza—Tekir giöl 16 km vollsp. (eingleisig), Mircea Woda—Dobritsch—Bogda-

*) Für Rohöl sind 34 und für raffiniertes Petroleum 20 Behälter vorhanden, mit einem Fassungsraum von zusammen 164 000 Kubikmeter. Die Ausfuhr über Konstanza betrug im Jahre 1913/14 an Rohöl und Petroleumrückständen 292 531 Tonnen, an raffiniertem Petroleum, Benzin usw. 336 061 Tonnen, insgesamt 628 592 Tonnen.

nowo 123 km vollsp. (eingleisig), Medschidia—Babadagh—Tultschea 120 km vollsp. (eingleisig); zusammen 343 km.

An Heerstraßen waren vorhanden: Medschidia—Ostrow 90 km, Konstanza—Tekir giöl—Mangalia 40 km, Konstanza—Babadagh—Tultschea 112 km, Matschin—Isakcea—Tultschea—Sulina 185 km, Dobritsch—Baltschik 35 km, Dobritsch—Silistria 92 km, Dobritsch—Medschidia 65 km, Dobritsch—Warna 50 km und Warna—Baltschik 46 km.

Nach den hochfliegenden Plänen der rumänischen Kleingernegroß sollte der künftige Weg nach Vollendung der Bagdadbahn durch die Dobrudscha nach Indien führen. Doch:

Des Lebens ungemischte Freude
Ward keinem Sterblichen zuteil. (Z.)

Die Schiffahrt auf dem Memelstrom.

Von Dr. phil. Hermann Steinert, Königsberg.

I. Die Memel und ihre Schiffbarkeit.

Das Gebiet des Memelstroms umfaßt in der Hauptsache denjenigen Teil von Westrußland und Polen, der schon seit längerer Zeit von den deutschen Truppen besetzt ist und wo die deutsche Verwaltung seit langem ihre Tätigkeit aufgenommen hat. Ein erheblicher Teil von Kurland, ganz Litauen und mehrere westrussische Gouvernements bilden das mittlere und obere Memelgebiet. Das ganze Gebiet gehört mit rund 100 000 qkm zu den größten Stromgebieten Mitteleuropas. Nur ein kleiner Teil, das eigentliche Mündungsgebiet, gehörte bisher zum Deutschen Reiche.

Die Memel entspringt mit mehreren Quellflüssen südlich von Minsk, von wo sie bis Grodno in der Hauptsache in westlicher Richtung dahinströmt und mehrere bedeutende Nebenflüsse aufnimmt. Von Grodno wendet sie sich nordwärts, um dann kurz vor Kowno wieder westliche Richtung einzuschlagen. Bei Kowno ist es bereits ein stattlicher Strom, der hier durch die Einmündung des bedeutenden Nebenflusses Wilja erheblich an Breite zunimmt. Unterhalb Tilsit teilt sich der Strom in zwei Hauptmündungsarme, die nach Nordwesten ins Kurische Haff ziehende Ruß, die für die Schiffahrt den Weg nach dem Hafen von Memel bildet, und die Gilge, die nach Südwesten fließt und einen bedeutenden Teil des Verkehrs unter Vermittlung der Deime und des Pregels nach Königsberg leitet. Der Pregel ist in neuerer Zeit in wirtschaftlicher Hinsicht als Mündungsarm der Memel aufzufassen. Die eigentliche Pregelschiffahrt ist recht unbedeutend; der Hauptteil des Verkehrs, der sich durch den Pregel bewegt, kommt von der Memel und führt zur Memel. So hat die Memel eigentlich zwei wichtige Mündungen mit den Seehäfen Königsberg und Memel.

Der ganze Lauf der Memel von der Quelle bis zur Mündung ist rund 850 km lang. Von dieser Länge entfallen aber nur 112 km auf den Lauf in Ostpreußen von der Grenze bei Schmalleningken bis zur Mündung des Rußstromes, dessen Unterlauf Atmath heißt, in das Kurische Haff. Als schiffbar konnte man früher die Memel mindestens schon von Grodno ab betrachten, bis wohin sich in den achtziger und neunziger Jahren noch ein nennenswerter Kahnverkehr bewegte. Allerdings konnten bis Grodno nur ganz kleine Kähne mit geringer Tragfähigkeit fahren, und dieser Verkehr war nicht mehr rentabel, als mehrere Eisenbahnen jenes Gebiet der oberen und mittleren Memel durchzogen. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes, das allerdings immer noch spärlich genug ist, hat den Verkehr zwischen Grodno und den ostpreußischen Seehäfen vollständig einschlafen lassen. Bedeutend besser wird die Schiffbarkeit erst unterhalb Kowno. Ist die Flußstrecke zwischen Kowno und Grodno immer nur bei hohem Wasserstand im Frühjahr und bisweilen im Herbst befahrbar, weil Versandungen und Steinriffe die Schiffe bei niedrigem Wasserstand nicht weiter kommen lassen, so kann die Strecke zwischen Kowno und der preußischen Grenze das ganze Jahr hindurch befahren werden. Allerdings ist auch hier das Fahrwasser völlig unreguliert und verwildert. Sinkt der Wasserstand unter Mittel, so treten zahlreiche Sandbänke zutage, auf denen die vollbeladenen Kähne nur allzuhäufig sitzen bleiben. Es können deshalb Kähne von mehr als 300 t Tragfähigkeit im allgemeinen nicht benutzt werden, und auch die 300-t-Kähne können während der Sommermonate in der Regel nicht mit voller Ladung fahren. Von Schmalleningken ab im preußischen Gebiet wird die Schiffbarkeit sofort bedeutend besser. Hier hat man 1840 mit der Regulierung des Stromes begonnen, für die von 1853 bis heute etwa 15 Millionen Mark aufgewendet worden sind, eine verhältnismäßig geringe Summe, für die doch recht viel erreicht ist. Erstrebt hat man für das preußische Memelgebiet eine Wassertiefe von 1,70 m bei Niedrigwasser. Sie ist allerdings trotz vieler Baggerungen bis in die neueste Zeit noch nicht überall vorhanden, da infolge der Verwahrlosungen des Stromes in Rußland größere Mengen Geröll und Sand herabkommen, die im preußischen Teil Untiefen bilden. Immerhin ist die vorhandene Wassertiefe auch bei Niedrigwasser meist derartig, daß 400-t-Kähne verwendet werden können.

Die eigentlichen Mündungsarme waren bis in die neueste Zeit noch etwas schlechter beschaffen, da sowohl in der Ruß wie in der Gilge bei Niedrigwasser Untiefen von nicht mehr als 1,30 m bis 1,40 m Tiefe hervortraten. Namentlich die Gilge ließ und läßt auch heute noch zu wünschen übrig, zumal sie durch eine enge Stelle mit starker Strömung den Verkehr schwierig gestaltet. Kurz vor dem Kriege und noch während des Krieges sind in diesen beiden Mündungsarmen größere Baggerungen ausgeführt, so daß es keiner großen Arbeiten mehr bedarf, um diese Wasserstraßen so herzustellen, daß sie auch bei niedrigstem Wasserstand einen Verkehr von vollbeladenen 400-t-Kähnen gestatten.

Die zahlreichen Nebenflüsse in Rußland sind sämtlich unreguliert und haben für die Schiffahrt in ihrem jetzigen Zustand keinen großen Wert. Verhältnismäßig leidlich schiffbar ist nur die Wilja, die bis Wilna von kleinen Schiffen befahren werden kann. Für die kleinen Schiffe der älteren Zeit war auch die oberhalb Grodno der Memel zufließende Sczara auf eine weite Strecke benutzbar. Weil es in älterer Zeit an anderen Verkehrswegen mangelte, wurde damals die Memel auch noch oberhalb von Grodno für die Schiffahrt benutzt, und man hatte sogar durch ihre Vermittlung einen Wasserweg zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meere, der in neuerer Zeit in Rußland so viel besprochen ist, geschaffen.

Es gibt zwei Möglichkeiten, mit Binnenschiffen zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meere zu verkehren. Die eine Möglichkeit bietet der Dnjepr—Bug-Kanal, der von der Pina, die zum Flußgebiet des Dnjepr gehört, zum Muchawjez, einem Nebenfluß des Bug führt. Die andere Möglichkeit ergab sich durch den Bau des Oginski-Kanals, der das Dnjeprgebiet

mit dem Memelgebiet verbindet. Er führt vom Oberlauf der Sczara zur Jasiolda, die in den Pripet fließt. Der Oginski-Kanal wurde in den Jahren 1776—1804 durch den Grafen Oginski, den Großhetman von Litauen, erbaut, der damit seinen guten Blick für die wirtschaftlichen Bedürfnisse dieses Gebietes bewies. In der Tat ist der natürliche Handelsweg für die Gegend am oberen Pripet der zur Ostsee auf dem Memelstrom, ein Weg, der durch die neuere Handelspolitik Rußlands unmöglich gemacht wurde. Der Oginski-Kanal war ziemlich verfallen und seit Jahrzehnten für Schiffe kaum noch benutzbar. Für die Flößerei wurde er im bescheidenen Umfange benutzt. Er hat neun Schleusen und war früher wohl überall 1 m tief.

Etwas größere Bedeutung hat ein Kanalweg, der das Memelgebiet mit dem Weichselgebiet in Verbindung bringt. Es ist dies der bei Augustowo vorbeiführende Augustowski-Kanal, der ein Stück unterhalb Grodno von der Memel abzweigt. Er ist im Frühjahr noch einigermaßen für Kähne bis zu 100 t Tragfähigkeit benutzbar, wird aber hauptsächlich nur für die Flößerei verwendet. Er wurde 1825—1837 gebaut und hat elf Kammerschleusen mit 1,9 bis 9,4 m Fallhöhe.

Von den Nebenflüssen sind weiter noch für ein kurzes Stück befahrbar die Newjatza und die Dubissa, die unterhalb Kowno einfließen. Die Nebenflüsse in Ostpreußen sind alle ziemlich klein und können nur auf ganz kurze Strecken von Schiffen befahren werden.

Die Dubissa steht durch den Windau-Kanal mit dem Windauflusse in Verbindung, der das Holz aus dem Inneren Kurlands nach Windau hinabträgt. Der Windau-Kanal hat jedoch nur ganz geringe wirtschaftliche Bedeutung, da er für Schiffe überhaupt nicht befahrbar ist, während Flöße ihn deshalb nicht benutzen, weil für sie der Weg die Dubissa abwärts bis zur Memel bequemer und vorteilhafter ist. Es bestand in neuerer Zeit in Rußland der Plan, den Windau-Kanal auszubauen, um einen Teil des Verkehrs des Memelgebiets von den osteuropäischen Häfen nach Windau abzuleiten. Technisch möglich wäre dies sehr wohl gewesen, aber höchst kostspielig und unrentabel.

Als Schiffahrtsstraße ist hiernach die Memel äußerst gering zu bewerten. Neben dem 112 km langen, schiffbaren Stück, das in Ostpreußen liegt, kann man nur die rund 100 km lange Strecke zwischen Schmalleningken und Kowno als brauchbare Schiffahrtsstraße bezeichnen. Allenfalls lassen sich noch etwa 50 km des Unterlaufes der Wilja und etwa ein ebenso langes Stück der Newjatza und Dubissa zusammen zu den schiffbaren Strecken rechnen. Damit wäre im ganzen Memelgebiet nur ein Schiffahrtsstraßennetz von etwa 300 km Länge vorhanden, das zudem auch nur den allerbescheidensten Ansprüchen genügt. Vergleicht man dies mit den anderen mitteleuropäischen Strömen, die durchweg jeder über 1000 km Schiffahrtsstraße in ihrem Gebiet aufweisen, so ist das Ergebnis kläglich. Die Memel könnte mindestens bis Kowno, wahrscheinlich aber mit Vorteil auch noch 100 km darüber hinaus für Schiffe von 200—300 t befahrbar gemacht werden. Der Wert einer solchen Wasserstraße in das Herz von Osteuropa hinein würde natürlich sehr groß sein. Für die wirtschaftliche Erschließung dieses Gebietes fehlt es bisher hauptsächlich an Verkehrswegen, und die Memel würde die billigste Verkehrsgelegenheit bieten, die sich überhaupt schaffen läßt. Bedenkt man, welche große Bedeutung etwa die Elbe für Hamburg, die Oder für Stettin hat, so kann man sich ein Bild davon machen, wie wertvoll die Memel als Handelsstraße für die an ihrer Mündung liegenden Häfen Königsberg und Memel sein könnte. Außerdem würde er auch für die beiden anderen in seinem Gebiet liegenden großen Handelsstädte Tilsit und Kowno hohe Bedeutung erlangen.

Die russische Regierung hat für den Ausbau der Memel zu einer guten Schiffahrtsstraße so gut wie nichts getan. Man empfand es in Rußland als unerfreuliche Abhängigkeit von Deutschland, daß der Handel des Memelgebiets sich über die ostpreußischen Häfen bewegen sollte. Man hat deshalb nicht nur durch die Unterlassung der Memelregulierung und des Ausbaues anderer Verkehrswege im Memelgebiet nichts getan, um den Handel mit den ostpreußischen Häfen zu fördern, sondern man hat auch durch die Handelspolitik, durch allerlei kleine Schikanen und durch den Ausbau der Eisenbahnlinien danach gestrebt, den Handel aus diesem Gebiet nach den russischen Häfen Libau, Windau und Riga abzulenken. Ein Blick auf die Karte läßt ohne weiteres erkennen, daß diese drei russischen Häfen für das Memelgebiet bedeutend ungünstiger liegen als die beiden ostpreußischen. Die ostpreußischen Häfen sind nach der geographischen Lage die natürlichen Ein- und Ausfuhrhäfen für das große russische Memelgebiet, und es bedeutet daher die beste Förderung des Wirtschaftslebens in diesem Gebiet, wenn man die Verbindung mit den ostpreußischen Häfen durch den Ausbau der Memelwasserstraße verbessert. Diese wirtschaftlichen Verhältnisse haben bei der Entstehung des gegenwärtigen Krieges erheblich mitgesprochen und mußten ganz natürlich bei einem nach Ausdehnung strebenden Staate zu dem Wunsche führen, die ostpreußischen Häfen als willkommene Ergänzung für seinen Teil des Memelgebietes zu gewinnen. Will man bei einem künftigen Friedensschluß die wirtschaftlichen Verhältnisse berücksichtigen, so ist es erstrebenswert, daß das Memelgebiet in politischer Beziehung möglichst zusammenhängt. Eine Vereinigung des russischen Memelgebiets mit Deuschland sichert den ostdeutschen Häfen eine gedeihliche Entwicklung.

Für die Schiffahrt von dem Memelgebiet nach den beiden Seehäfen mußte früher das Kurische Haff benutzt werden. Von der Rußmündung bis nach Memel war noch eine längere Haffahrt notwendig, die für die kleinen Kähne der älteren Zeit und vor allem für die Flöße recht beschwerlich war. Die Haffstrecke von der Mündung der Gilge bis zur Deimemündung ist zwar nicht so lang, doch ist das Haff hier unruhiger. Früher gingen die den Memelstrom abwärts kommenden Flöße meist nach Memel. Weil Memel dicht an der See liegt, konnten dort größere Fahrzeuge einlaufen als nach Königsberg, das erst durch den Bau des Königsberger Seekanals seit 15 Jahren für große Schiffe zugänglich geworden ist. Der Versand des Floßholzes erfordert aber hauptsächlich große Seeschiffe, und deshalb war Memel der wichtigere Holzausfuhrplatz. Um nun den Holzflößen nach Memel eine geschützte Fahrt zu ermöglichen, ist von 1863—1873 der König-Wilhelm-Kanal gebaut, der von der Mündung der Ruß unter Vermittlung des Mingestromes nach Memel geht. Er wird von allen nach Memel bestimmten Holzflößen benutzt, während die Kähne und Dampfer zum großen Teil über das Haff gehen. Um eine geschützte Verbindung nach Königsberg zu sichern, baute man schon 1669 auf Anregung des polnischen Reichstages einen Kanal, der jedoch heute nicht mehr benutzt wird. An seine Stelle trat 1697 der Große-Friedrichs-Graben, der vom Nemonienstrom parallel zur Haffküste nach Labiau zur Deime führt. Die Verbindung zwischen dem Nemonienstrom und der Gilge stellt der Seckenburger Kanal her. Hiernach können also die Memelschiffe sowohl nach Königsberg wie nach Memel fahren, ohne das offene Haff zu berühren.

II. Die Entwicklung der Memelschiffahrt.

In alter Zeit, als der politische Gegensatz zwischen dem deutschen Küstengebiet und seinem Hinterlande, der sich erst im 19. Jahrhundert entwickelt hat. noch nicht bestand, hatte die Memel einen bedeutenden Verkehr. Schon 1429 wurde vom Deutschen Orden an der Deime bei Labiau eine Schleuse gebaut, um den Wasserweg zwischen Memel und Pregel nach Königsberg und dem Frischen Haff zu verbessern, ein Beweis für die starke Inanspruchnahme dieser Wasserstraße. Damals kamen auf der Memel aus Litauen Getreide, Holz, Asche, Honig, Häute und Felle stromab, schon 1409 werden vom Orden in Ragnit 20 Kähne des Litauer Fürsten Jagal, die Getreide geladen hatten, beschlagnahmt. Da Königberg damals noch keinen großen Handel hatte und Memel erst recht unbedeutend war, so gingen die litauischen Landeserzeugnisse zu Wasser hauptsächlich nach Danzig, weshalb die Danziger von 1430 bis etwa 1530 in Kowno ein Handelskontor unterhielten. Der Anfang einer lebhafteren Memelschiffahrt ist wohl in das Jahr 1398 zu versetzen, in welchem Herzog Witowd von Litauen einen Vertrag mit dem Orden schloß, der den Bewohnern der Ordensländer freien Handel gewährte. Nach Litauen wurde auf dem Memelstrom hauptsächlich Salz von Danzig und Königsberg her verschifft. Schon damals entstand auch der Plan, von der Deime zur Gilge einen Kanal zu bauen, um den Schiffen die gefährliche Fahrt über das Kurische Haff zu ersparen; der Plan wurde allerdings nicht ausgeführt. Für Salz hatte die Stadt Kowno damals ein unbedingtes Stapelrecht, und das von Danzig kommende Salz wurde in der Danziger Faktorei gelagert und ging von hier nach allen Teilen Litauens. Die Fahrt der Salzschiffe von Danzig nach Kowno dauerte mehrere Monate; die Salzschiffe fuhren nachher gemeinsam von Kowno mit Landeserzeugnissen zurück. Die Königsberger nahmen dann zur Verbesserung des Fahrwassers schon 1613—1619 große Arbeiten an der Gilge vor, was wiederum den bedeutenden Umfang des Verkehrs beweist.

Da Ostpreußen und Litauen in jener Zeit unter polnischer Herrschaft standen, so bildeten sie auch ein geschlossenes Wirtschaftsgebiet, um dessen Förderung die polnischen Könige bemüht waren. Damals wurde die Memel selbst ebenso wie verschiedene Zuflüsse in Litauen kanalisiert, wovon heute noch vielfach Spuren zu bemerken sind. Die Getreideschiffahrt wurde besonders im 17. und 18. Jahrhundert lebhaft und die Holzflößerei behielt ständig ihren großen Umfang. Auch im 19. Jahrhundert wurde zunächst noch sehr viel Getreide stromab verschifft, da es eine bessere Verkehrsstraße für das litauische Gebiet nicht gab. Der Verkehr in den achtziger Jahren wies noch bedeutende Getreidemengen auf, wogegen 1890 schon ein Rückgang einsetzte. So kamen 1881 von Rußland nach Ostpreußen stromab 45 beladene Dampfer mit 3395 t Gütern und 1402 beladene und 18 leere Kähne mit 88 116 t Ladung; dagegen kamen 1892 nur 5 Dampfer mit 174 t und 1021 beladene und 6 leere Kähne mit 74 898 t, und die nächsten Jahre brachten durchschnittlich nur etwa 80 000 t Ladung. Stromauf gingen 1881 26 Dampfer mit 1244 t Ladung und 253 beladene und 1072 leere Kähne mit 11 005 t Ladung. In den neunziger Jahren war die stromauf beförderte Ladung meist nur halb so groß.

Mit dem Ausbau der Eisenbahnen hörte jedoch die Getreidezufuhr auf der Memel fast ganz auf. Das Getreide kam noch zum großen Teil von Grodno her. So kamen in Schmalleningken noch 1881 84 Kähne mit 10 200 t Ladung, 1883 sogar 160 Kähne mit 23 274 t Ladung von Grodno durch. In den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts ist jedoch dieser Verkehr von Grodno her auf wenige hundert Tonnen zusammengeschrumpft. Auch die Beförderung von Teer und Asche hat allmählich im 19. Jahrhundert ganz aufgehört. Der russische Teer ist durch den schwedischen verdrängt worden, Holzkohle und Holzasche werden in nennenswerten Mengen im Memelgebiet nicht mehr hergestellt.

In alter Zeit wurde der Verkehr von Rußland her hauptsächlich durch flache, kleine Fahrzeuge vermittelt, die Wittinnen genannt wurden. Sie waren ganz leicht gebaut und machten in der Regel nur die eine Reise von Rußland nach Königsberg oder Memel, wo man sie dann auseinanderschlug. Heute sind sie von der preußischen Memel vollständig verschwunden, kommen aber noch in größerer Zahl von der oberen Memel und von den Nebenflüssen nach Kowno. Zwischen Kowno und den deutschen Häfen wird der Verkehr in erster Linie durch halbgedeckte Kähne, sogenannte Boydacks, von 100—300 t Tragfähigkeit vermittelt, ferner durch die fester gebauten, vollständig gedeckten Reisekähne, die auch das Kurische Haff befahren. Daneben fährt auf der Memel oberhalb Tilsit und in Litauen eine Anzahl flachgehender Raddampfer. Schraubendampfer werden zwar auch verwendet, doch haben sie im Sommer fast regelmäßig mit Schwierigkeiten zu kämpfen, weil das Fahrwasser oberhalb Schmalleningken sich in zu schlechtem Zustande befindet. Die ersten Dampfer kamen Ende der fünfziger Jahre auf die Memel, doch wurde die Dampfschiffahrt nachher noch einmal wieder eingestellt, um von 1870 ab lebhafter zu werden.

Vor dem Kriege bestand ein ständiger, sehr bedeutender Dampferverkehr zwischen Tilsit und Königsberg, Tilsit und Memel, Tilsit und Schmalleningken und Schmalleningken und Kowno, daneben auch zwischen verschiedenen anderen preußischen Memelorten. In den neunziger Jahren war auch eine regelmäßige Dampferlinie zwischen Königsberg und Kowno in Betrieb, die nachher aber wegen des Rückganges des Güterverkehrs wieder eingestellt wurde. Während des Krieges sind nach der Besetzung Litauens allmählich wieder alle Dampferlinien in Gang gekommen, und die Verbindung auf der Memel zwischen Ostpreußen und Kowno wurde 1916 sehr stark benutzt. Die Flotte des preußischen Memelgebiets zählte 1901 404 Schiffe, davon 128 von unter 100 t Ladefähigkeit und nur 25 von 250 t und darüber. Neuerdings ist die Flotte, nachdem sie 1908 auf 185 Schiffe gesunken war, ziemlich erheblich vergrößert worden, so daß 1912 185 Schiffe gezählt wurden, und zwar 50 Dampfer mit 4184 t und 435 Kähne mit 105 823 t. Die Durchschnittsgröße der Memelkähne stieg von 68 t im Jahre 1877 auf 243 t Ende 1912, wogegen im Odergebiet in der gleichen Zeit eine Steigerung der Größe von 73 t auf 273 t eintrat. Im Deutschen Reich betrug die Durchschnittsgröße 1887 wenig über 100 t, 1912 fast 290 t, so daß das Memelgebiet recht erheblich zurücksteht. Der Grund ist darin zu suchen, daß für ganz große Kähne nicht einmal in der preußischen Memel, geschweige denn in der russischen Verwendungsmöglichkeit besteht. Da die Beförderung auf größeren Kähnen sich billiger stellt als auf kleineren, so wird durch den ungenügenden Zustand des Fahrwassers eine Verteuerung der Beförderung herbeigeführt. Die größten Kähne des Memelgebiets, von denen nur sehr wenige vorhanden sind, laden wenig über 400 t, wogegen auf der Elbe Kähne von 600 t, auf dem Rhein solche von über 1000 t keineswegs selten sind. Im bisher russischen Memelgebiet sind nur wenige größere Kähne von etwa 200 t vorhanden. An Dampfern waren im russi-

schen Memelgebiet vor dem Kriege etwa 30 beheimatet, die meist in Deutschland gebaut waren.

In der Memelschiffahrt spielt heute das Holz die Hauptrolle, wogegen Getreide nur noch wenig zur Verschiffung kommt. Das meiste Holz wird in Flößen stromab gebracht. Für die Flöße sind auch die kleineren Nebenflüsse der Memel weit über Grodno hinaus benutzbar, wenn auch nicht zu jeder Jahreszeit. Das meiste Floßholz kommt wohl vom Augustowski-Kanal und von der Wilja. Bei Schmalleningken wurden 1913 in Flößen 694 000 t, 1912 738 000 t und 1911 706 000 t Holz durchgebracht. Ein Teil dieses Holzes bleibt in Tilsit, von dem größeren Teil wird die Hälfte nach Memel, die andere Hälfte nach Königsberg verschickt. Daneben verbrauchen auch die zahlreichen Schneidemühlen an der deutschen Memel beträchtliche Mengen Floßholz. Die Ausnutzung der Wälder im russischen Memelgebiet würde bei sorgfältiger Verwaltung wahrscheinlich noch bedeutend mehr Holz ergeben als bisher. Die Flöße kommen in Triften von etwa 125 m Länge und 18 m Breite stromab, und zwar handelt es sich im Jahre ungefähr um 3000 solcher Flöße. Sie werden zum großen Teil bei Tilsit gelagert und dort durch die russischen Besitzer an deutsche Holzhändler oder Sägewerke verkauft.

Auch die von Kowno stromab kommenden Kähne haben in der großen Mehrzahl Holz geladen, und zwar meist Tannenrollen für die Herstellung von Zellulose, die durch Fabriken in Ragnit, Tilsit, Memel und Königsberg erfolgt. Die Einfuhr von Zellstoffholz ist in den letzten Jahren ganz erheblich gestiegen, weil in Ostpreußen zwei neue Fabriken eingerichtet und die alten erweitert sind. Der größte Teil des Holzes kommt nach Kowno mit der Bahn und wird dann in meist deutsche Kähne eingeladen. Die Kähne werden dann bis zur Grenze durch russische Schlepper und von da ab durch deutsche Schlepper nach den Fabriken gebracht. Stromauf kommen sie meistenteils ohne Ladung. Bis kurz vor dem Kriege war es den deutschen Schleppern möglich, die Holzkähne bis Kowno zu schleppen und auch von dort zu holen, und anderseits durften russische Schleppdampfer Kähne bis Königsberg und Memel schleppen. Das Abkommen über diese Frage wurde jedoch von der russischen Regierung seit 1913 nicht mehr erneuert, wodurch für die deutschen Kähne erhebliche Unkosten erwuchsen, sowohl durch den Schlepperwechsel an der Grenze, wie auch dadurch, daß die Zahl und Leistungsfähigkeit der russischen Schleppdampfer zu gering ist.

Die Beförderung anderer Güter als Holz hat in neuerer Zeit eher ab- als zugenommen, weil wegen des schlechten Zustandes des Memelstromes und der hohen Beförderungskosten alle wertvolleren Güter den Bahnweg benutzen. 1913 kamen stromab bei Schmalleningken durch 418 000 t Güter, darunter 400 000 t Zellstoffholz, 6200 t Getreide und Sämereien, ungefähr 3000 t Bauholz, 1500 t Mühlenerzeugnisse, 2000 t Holzwaren und Möbel und sonst nur geringere Mengen anderer Güter. Stromauf fahren die meisten Schiffe leer nach Kowno. Infolge der russischen Handels- und Verkehrspolitik und wegen des schlechten Zustandes des Stromes bezieht das russische Memelgebiet seine Einfuhrgüter hauptsächlich über die russischen Ostseehäfen. Die stromauf fahrenden Kähne und Dampfer hatten 1913 nur 40 000 t Güter geladen, davon 20 000 t Kohlen und Koks, 4500 t Brennholz, 4700 t Düngemittel, 2600 t Ziegel und andere Güter in geringen Mengen. Über den Schiffsverkehr auf der Memel bei Schmalleningken unterrichtet die folgende Zusammenstellung:

Stromauf:

Jahr	Dampfer insgesamt	davon beladen	Ladung t	Segler insgesamt	davon beladen	Ladung t	Unter der Gesamtzahl waren deutsche	russ.
1898	186	—	67	1007	118	8321	—	—
1902	199	—	88	1182	90	5922	—	—
1905	279	211	243	1298	69	6055	—	—
1910	501	113	614	2136	176	19374	2596	41
1912	619	114	377	2010	219	28780	2572	57
1913	559	150	901	1991	252	39159	2516	34

Stromab:

Jahr	Dampfer insgesamt	davon beladen	Ladung t	Segler insgesamt	davon beladen	Ladung t	deutsche	russ.
1898	186	—	344	1109	1109	93112	—	—
1902	195	—	355	1169	1118	121589	—	—
1905	270	—	809	1413	1412	210681	—	—
1910	500	145	486	2233	2196	405084	2691	42
1912	622	145	538	2041	1971	357381	2604	59
1913	556	489	759	2059	1984	417229	2570	45

Im Vergleich zu anderen mitteleuropäischen Strömen sind die beförderten Gütermengen sehr klein. Sie haben sich in den letzten Jahren immerhin erheblich vermehrt, würden aber bei einem guten Zustand dieser Wasserstraße bedeutend größer sein.

Auf der deutschen Memelstrecke ist der Verkehr sehr viel größer. Tilsit hat durch eine nennenswerte Industrie allmählich einen schönen Aufschwung genommen, der in den Zahlen des Tilsiter Schiffsverkehrs deutlich zum Ausdruck kommt. Tilsit versendet bedeutende Mengen seiner Industrieerzeugnisse und der landwirtschaftlichen Erzeugnisse seiner Umgegend zu Wasser nach Königsberg und Memel und erhält von Königsberg zu Wasser hauptsächlich Maschinen, Kolonialwaren und Kohlen und von Memel Kohlen und Schwefelkies. Von den anderen deutschen Häfen des Memelgebiets weisen Ragnit, Ruß, Sköpen und Heydekrug einen ansehnlichen Verkehr auf. Tilsit hatte 1896 einen ankommenden Verkehr von 42 Dampfern und 287 Kähnen mit zusammen 23 800 t Gütern; 1911 betrug der Tilsiter Verkehr im Ein- und Ausgang 1755 Dampfer und 2497 Kähne, die zusammen 283 400 t Güter anbrachten und 47 700 t fortschafften, und 1913 kamen in Tilsit 296 600 t Güter an, während 62 400 t abgesandt wurden. Tilsits Entwicklung würde noch besser gewesen sein, wenn dort der Umschlag zwischen Eisenbahn und Schiff erleichtert worden wäre. Es fehlten jedoch bis zum Kriege Umschlaganlagen völlig, und erst 1916 hat die Stadt Tilsit mit dem Bau eines Umschlaghafens begonnen.

Memels Gedeihen hängt vollständig von der Memelschiffahrt ab, da dieser nördlichste Hafen Deutschlands vor dem Kriege keine Eisenbahnverbindung mit seinem Hinterlande hatte. Wenn auch Memel noch Binnenschiffahrtsverkehr mit einigen Plätzen am Kurischen Haff und mit Königsberg hat, so kommen doch die meisten in Memel einlaufenden Binnenschiffe aus dem Memelgebiet, und ebenso gehen die meisten auslaufenden Binnenschiffe nach Memel. Die Zahlen für den Memeler Verkehr geben daher auch ein gutes Bild von der Memelschiffahrt. 1913 kamen in Memel an 444 Güterdampfer und 1184 andere Dampfer und 1416 Kähne mit zusammen 354 700 t Tragfähigkeit und 133 000 t Ladung, während 404 Güterdampfer, 1211 andere Dampfer und 1361 Kähne mit zusammen 338 000 Tonnen Tragfähigkeit und 162 000 t Ladung abgingen. Von den ankommenden Kähnen war nur einer im Besitze eines Russen; die Dampfer waren sämtlich deutsch.

Königsberg hat zwar auch einen erheblichen Binnenschiffsverkehr mit dem Weichselgebiet, mit Häfen am Frischen Haff und mit dem Pregelgebiet. Immerhin nimmt aber der Verkehr mit dem Memelgebiet in der Königsberger Binnenschiffahrt den vornehmsten Platz

ein, und vom Gesamtverkehr des Memelgebiets entfällt auf Königsberg wohl ein größerer Teil als auf Memel. Von der Einfuhr von Zellstoffholz geht etwa die Hälfte nach Königsberg an zwei große Fabriken. Die Erzeugung an Zellstoff von den Fabriken in Ragnit und Tilsit wird zum großen Teil nach Königsberg zum Weiterversand über See geschickt. Über den Umfang des nach Königsberg gerichteten Memelverkehrs geben die Zahlen für den Durchgangsverkehr an der Labiauer Deimebrücke ein Bild. Hierbei ist allerdings auch der Verkehr mit einigen Plätzen am Kurischen Haff und vor allem mit der Stadt Memel mitgerechnet, doch macht dieser kaum mehr als ein Zehntel von den Gesamtzahlen aus. Der Durchgangsverkehr bei Labiau war folgender:

Durchgangsverkehr bei Labiau nach Königsberg.

Jahr	Dampfer insgesamt	Schlepper	Güter Tonnen	Kähne	leer	Güter Tonnen	Flossholz Tonnen
1896	399	33	12843	3905	230	142291	393550
1899	495	52	12011	3746	241	151042	309134
1902	543	102	13649	3223	309	126486	165514
1910	1401	784	35141	3691	300	367983	154996
1912	1647	941	46001	5098	366	372519	166049
1913	1624	771	51200	3865	217	346949	145086

Durchgangsverkehr bei Labiau von Königsberg.

Jahr	Dampfer insgesamt	Schlepper	Güter Tonnen	Kähne	leer	Güter Tonnen	Flosshnlz Tonnen
1896	400	37	13392	3715	2576	29996	300
1899	512	65	21956	3993	3077	57512	700
1902	535	93	25938	3200	2381	50533	100
1910	1480	849	47091	3705	2883	88646	18301
1912	1644	931	53953	5051	4123	139140	
1913	1656	813	65624	4138	3299	109729	4424

Von russischen Schiffen kamen nach Königsberg 1912 nur 19 und 1913 nur 12, während 4 und 3 russische Fahrzeuge von Königsberg abgingen. Besonders günstig ist das Bild für den Verkehr zwischen Königsberg und dem Memelgebiet nicht.

Wenn dieser Krieg nun eine Änderung der politischen Verhältnisse für das Memelgebiet nach sich zieht, so ist auch auf einen lebhafteren Aufschwung der Memelschiffahrt zu rechnen. Vorbereitungen für eine Kanalisierung und Regulierung der Memel bis Grodno sind bei der deutschen Verwaltung in Kowno eingeleitet. Mit der Vollendung dieser Regulierung erhält das russische Memelgebiet, das bisher vom Verkehr fast ganz abgeschlossene Litauen, einen billigen Verkehrsweg zur See, der auf das gesamte Wirtschaftsleben eine befruchtende Wirkung ausüben muß.

Grundsätzliches zur deutschen Wasserstraßenpolitik.

Von Dr. Karl Leonhard.

Der württembergische Handelskammertag hat kürzlich eine Entschließung angenommen, in der der Reichskanzler gebeten wird, alsbald nach Friedensschluß unter Bereitstellung von Reichsmitteln die Inangriffnahme der Schaffung eines großen westöstlichen Schiffahrtsweges unter Einbeziehung Württembergs sicherzustellen. Die württembergischen Großschiffahrtspläne sollten im Rahmen der geplanten westöstlichen Wasserlinie als Reichssache erklärt werden, weil nur dadurch eine einheitliche Durchführung des dringlichen deutschen Wasserstraßenprogramms und ein billiger Ausgleich der Interessen der einzelnen Bundesstaaten ermöglicht wird.

Ähnlich hat der bayerische Kanalverein in seiner Hauptversammlung vom 14. April 1916 einen durchgehenden Wasserweg von der Weichsel zum Rhein mit Anschluß an Antwerpen erwogen und einen Wasserweg von Nordwesten nach Südosten empfohlen, an dem Bayern besonders interessiert sei.*)

Aber nach allen bisherigen Erfahrungen ist, wie wir gleich sehen werden, gerade die westöstliche Stromverbindung für den Norden als schädigend zu betrachten. Es kann sich vielmehr immer nur um nordsüdliche Kanalverbindung, einmal innerhalb des Ostens und andererseits innerhalb des Westens handeln und ferner um west-westliche und um ost-östliche, d. h. der Westen und der Osten müssen in sich und innerhalb der deutschen Grenzen reichliche Kanalverbindung erhalten und außerdem über die Grenzen hinaus der Westen mit den westlichen und der Osten mit den östlichen Grenzländern.

Sehen wir uns den Osten etwas näher an. Wenn auch dieser wesentlich Ackerland ist, so verfügt er doch auch nicht nur über recht ansehnliche schiffbare Flüsse, sondern auch über eine ausgedehnte Küste und eine Anzahl an und für sich recht bedeutender Seehandelsplätze. Die Bedeutung dieser letzteren ist natürlich zu einem großen Teil wiederum von dem Schiffahrtsverkehr der Flüsse, die in diese Seehandelsplätze münden, abhängig. Der Flußschiffahrtsverkehr im Osten aber ist vor allem dadurch zurückgegangen, daß auf dem Oberlauf der Flüsse nebst den dazu gehörigen Kanälen zufolge der Vorteile der Eisenbahn-Verfrachtung die Verbindung mit dem Unterlauf und mit der See mehr und mehr eingestellt ist und der direkte Weg nach dem Westen und nach Berlin eingeschlagen wurde. Als die Eisenbahn die Fluß- und Kanalschiffahrt noch nicht verdrängt hatte, hielten die Binnenstädte, wie Bromberg, Thorn, Graudenz, den Verkehr mit den Seehandelsplätzen, vor allem Danzig, noch aufrecht, heute ziehen sie nähere und leichtere Verbindung westwärts mit Berlin vor. Die notwendige Folge davon ist der Rückgang der ostdeutschen Seeplätze. Dazu kommt etwas weiteres: der Westen Deutschlands ist wirtschaftlich so außerordentlich stark nicht nur deshalb, weil er in sich selbst sehr bedeutend industrialisiert ist, sondern zugleich auch deshalb, weil er auf seinen Handelswegen den Verkehr eines sehr bedeutenden Hinterlandes in sich aufnimmt. Und auf der anderen Seite haben die westeuropäischen und südeuropäischen Seeplätze solche große Bedeutung, weil sie aus einem so großen Hinterlande den Verkehr, bezugsweise die Spedition in sich aufnehmen. Hierüber hat Professor Kurt Wiedenfeld, Halle, in seinem Aufsatz „Deutschlands Seehäfen" (Süddeutsche Monatshefte, April 1915) treffliche Ausführungen gegeben.

Professor Wiedenfeld macht auch darauf aufmerksam, daß schon in der Zeit des Großen Kurfürsten eine Kanalverbindung nach der mittleren, unter Friedrich dem Großen nach der unteren Oder von der Elbe her geschaffen wurde und daß der Ausbau des modernen Oder—Spree-Kanals, der an die Stelle des alten Friedrich-Wilhelm-Grabens getreten ist, das ganze

*) Die Errichtung eines Wasserweges vom Rhein zur Donau, da hier hauptsächlich die westöstliche Verbindung innerhalb des Südens in Betracht kommt, kann gutgeheißen werden. Einen Antrag zur Errichtung eines solchen nahm auch der Wiener Gemeinderat am 13. April 1916 an, und die Tagung der Donaustädte aus Deutschland und Österreich wird sich damit beschäftigen.

Gebiet der oberen Oder mit Breslau und dem oberschlesischen Montanbezirke in so leistungsfähige Verbindung mit Hamburg gebracht hat, daß der Oder—Elbe-Schiffahrtskanal heute wichtiger ist, als der von und nach Stettin. Die Oder sei es auch, die Hamburgs Einfluß nach dem Südosten Europas, vor allem nach Ungarn, Galizien und die angrenzenden Teile Rußlands hineinträgt. Das heißt mit anderen Worten, die deutschen Ostseehandelsplätze haben zum Teil deshalb an Bedeutung so stark eingebüßt, weil nicht nur Berlin, wie vorher gezeigt, sondern auch Hamburg mit Hilfe des Oder—Elbe-Schiffahrtskanals den Frachtenverkehr aus den östlichen Hinterländern an sich gezogen haben. Mit Hilfe der Tarifpolitik, sowie des Ausbaues weiterer billiger Wasserstraßen in Osten und Nordosten, auf deren gegenseitige Verbindung gerichtet, muß also versucht werden, unseren Ostseehandelsplätzen*) wieder mehr Bedeutung zu verschaffen. Der neue Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin dürfte dagegen nur Stettin zugute kommen. Wir dürfen uns, wie nicht oft genug betont werden kann, nicht immer nach Westen drängen lassen, der Westen fällt uns von selbst zu; den Osten aber müssen wir erobern, und Kaiser Wilhelm muß im Okzident das tun, was Alexander der Große im Orient getan hat; auch diese größten Eroberungszüge des Altertums setzten sich dem Zug der Völker von Ost nach West entgegen. Wenn Deutschland selbst ausgesprochen westeuropäisches Land wäre, könnte man sagen, daß es vergebliche Mühe wäre, sich diesem Völkerzug entgegenzustemmen; da es aber ein Reich der Mitte ist, soweit Europa in Betracht kommt, hängt seine Existenz davon ab, ob es im Osten vorangeht, statt zurückzugehen. Man wolle auch bedenken, daß das russische Reich seine Gründung ebenso wie seine Entwicklung sehr wesentlich deutschem und schwedischem Unternehmungsgeist verdankt, und heute wie vor elfhundert Jahren könnte das russische Volk zu uns kommen und sagen: „Unser Land ist groß und fruchtbar, aber es herrscht keine Ordnung in ihm, komm, um sie zu schaffen und über uns zu herrschen.“ Vor elfhundert Jahren nämlich war es Rurek, auf russisch Rurik, einer der germanischen Wäringer, den die slawischen Fürsten riefen, und der mit zwei Brüdern und mit den Rodsmännern, d. s. Ruderern, aus seiner schwedischen Heimat nach Rußland zog**); nach ihnen wurde das neugegründete Reich Rußland genannt und nennen die Finnen noch heute die Schweden Ruotse oder Russi. Der genannte Rurek aber wurde Fürst in Neustadt (Nowgorod) und die ersten Großfürsten von Neustadt, Helge (Oleg) und Ingoar (Igor), führten nordische Namen. Wieviel aber im übrigen von der russischen Kultur, soweit man von einer solchen sprechen kann, auf Rechnung Deutschlands kommt, ist zur Genüge bekannt.

Nehmen wir nun den Fall an, Deutschland würde Westrußland nicht nur besetzt halten, sondern in Besitz halten, so wäre zugleich für die Zukunft der seitherigen deutschen Ostmarken das wichtigste getan. Denn dieses Westrußland bildet eben das von der Natur gegebene Hinterland Ostdeutschlands, und der wesentlichste Grund, daß der Osten Deutschlands nicht voran kam, lag darin, daß es von dem ihm zukommenden Hinterland abgesperrt war. Ähnlich lag die Sache übrigens bisher bei Schlesien bezüglich Österreichs und zum Teil auch bei Österreich selbst wiederum bezüglich Rußlands.

Die Frage, wie dem deutschen Osten geholfen werden kann, ist also, abgesehen von Maßregeln, wie der Einführung von Vorzugstarifen, von Eisenbahn- und Schiffahrtsfrachten im Osten, in der Hauptsache so zu beantworten: dem deutschen Osten kann am besten dadurch geholfen werden, daß er seine natürliche Fortsetzung im russischen Westen auch handelspolitisch und wirtschaftlich findet, abgesehen davon, daß auch mit dem skandinavischen Süden wieder eine engere Verbindung angebahnt werden muß. Für das letztere wäre ein Anschluß der skandinavischen Länder an Deutschland, wie wir sie hoffen und wünschen und erwarten, erste Bedingung. Hinzu kommt Finnland, dessen Losreißung von Rußland wir wünschen. Am Gesamthandel Finnlands ist Deutschland mit 40 v. H. beteiligt, die Bevölkerung hat eine ausgesprochen deutschfreundliche Gesinnung, und in allen höheren Schulen ist Deutsch obligatorische Unterrichtssprache.

Wird die obige Bedingung der Angliederung des eroberten Westrußlands erfüllt, dann muß auch eine direkte Strom- bezugsweise Kanalverbindung, also Schiffahrtsverbindung zwischen dem Schwarzen Meer und der Ostsee, hergestellt werden. Und es muß ferner eine verkehrspolitische (zollpolitische usw.) Gemeinschaft zwischen den österreichischen Ostseegebieten und dem deutschen Osten einerseits, sowie dem anzugliedernden Westen Rußlands andererseits, durchgesetzt werden. Und was jetzt teilweise Kriegsziel war, von Österreich durch Serbien und Bulgarien nach der Türkei Verbindung zu bekommen, muß handelspolitisch auch Friedensziel werden, und die Ostsee und ihre Hinterlande müssen auf diesem Wege nicht nur mit dem Schwarzen Meer, sondern auch mit dem Mittellandmeer, und zwar östlich mit dem Ägäischen Meer und westlich über Triest mit der Adria, verbunden werden. Zu derartigen großen Gesichtspunkten sollten uns die Kriegsereignisse 1914/16 nachgerade reif gemacht haben.

Kurz, der Osten muß aus seiner bisherigen verkehrspolitischen Isoliertheit herausgerissen werden, er muß gleichsam in Verkehr gesetzt werden wie eine Goldmünze, die in den Tresoren gelegen hat. Dazu bilden, wir wiederholen es, die Aufhebung der Zollschranken zwischen Österreich und Deutschland — auch Triest muß in Verbindung mit Danzig gebracht werden — die engste Verbindung Ostdeutschlands mit dem bisherigen russischen Westen, ferner aber die Verbindung der Ostsee mit der Adria, dem Ägäischen Meer und dem Schwarzen Meer*) die wichtigsten Voraussetzungen.

Über letzteren Punkt noch ein paar Worte. England bezieht auf der Schwarzen Meer—Ägäischen Handelsstraße zur Versorgung seines Lebensmittelmarktes jährlich rund für 21,5 Millionen Pfund Sterling oder gerade ein Drittel seiner gesamten Zufuhr zur Volksernährung (67 Millionen Pfund Sterling); der Hauptlieferant dieser Güter ist die Ukraine, die große russiche Weizenkammer, sagt Dr. Freiherr von Mackay, München, in dem Aufsatz: „Rußland, Deutschland und die Slawen Europas“ in den „Ukrainischen Nachrichten“ (Wien, 8. Mai 1915). Das Land der Ukraine bildet, wie bekannt, den fruchtbarsten Boden (die berühmte „schwarze Erde“) des russischen Reiches; den Hauptternährungszweig der Bevölkerung bildet der Ackerbau,

*) Königsberg baut einen neuen Handels- und Industriehafen für 21 Millionen Mark Baukosten bis 1. Juli 1919. Für die Binnenschiffahrt Königsberg ist bisher nicht viel geschehen, besonders fehlen auch vollständig Umschlagsplätze für die Binnenschiffahrt mit unmittelbarem Eisenbahnanschluß. Da die Bedeutung der Binnenschiffahrt mit dem Ausbau des masurischen Seekanals zunehmen wird, so ist hier Wandel geschaffen.

**) Vgl. Gustav Sundbörg „La Suède“ und den Aufsatz „Die Gründung Rußlands durch die Schweden“ in der Zeitschrift „Überall“, Oktober 1914.

*) Rußland selbst beabsichtigte schon vor dem Kriege einen Ostsee—Schwarzen Meer-Kanal zu bauen, nämlich von Cherson aus an den Dnjepr nach Kopis und Witebsk.

der mehrere Industriestaaten Europas mit Weizen versorgt. Dazu kommt neben Zuckerrüben- und Tabakein blühender Weinbau. Aber auch mehr als die Hälfte, nach einer anderen Statistik mehr als drei Viertel**) aller Kohlen und allen Eisens liefert die Ukraine dem russischen Reiche, dazu kommen Mangan und andere Erzminen und Salzfelder. Ein ähnliches Bild zugunsten der Ukraine zeigt die russische Schiffahrtsstatistik. Die ein- und auslaufenden Schiffe, die den Handel mit dem Ausland vermitteln, hatten 1909 an der baltischen Weißmeerküste 12 Millionen Tonnen gehabt, an der Schwarzen und Asowschen Meerküste 14 Millionen Tonnen. Die Küstenschiffahrt hatte an der baltischen und Weißmeerküste 3,8 Millionen Tonnen gehabt, an der Schwarzen und Asowschen Meerküste 38 Millionen Tonnen. Auf der letztgenannten Wasserstraße bezieht England jährlich an Brotfrucht für 21,5 Millionen Getreide, d. i. rund ein Drittel seines Lebensmittelbedarfs, zum größten Teil aus der Ukraine stammend; Grund genug für das gleiche Interesse Englands wie Rußlands, die Dardanellenstraße zu bekommen. Kurz, die Ukraine ist auch wirtschaftlich ein vollständig selbständiges, in sich abgeschlossenes Gebiet, das über Fruchtbarkeit und reiche Bodenquellen verfügt und das geradezu den Lebensnerv des gesamten russischen Reiches bildet. Wird der in Verbindung gesetzt mit dem deutschen Osten, mit Danzig, Königsberg, Libau und Riga, so sind die wirtschaftlichen Grundlagen für die Stärkung der Ostmarken gegeben. Bisher hat man dem deutschen Osten fast immer dadurch zu helfen versucht, daß man ihm Verbindung nach West zu schaffen sich bestrebte. Auf diese Weise hat man im Höchstfalle den Westen noch mehr gestärkt, dem Osten aber geschadet, nicht genützt. Künftighin muß der Osten eher nach Westen zu entlastet, vor allem aber nach Osten zu, also sowohl nach Nordosten, als nach Südosten gestärkt und an die Verkehrslinien dieser Landgebiete angeschlossen werden. Auf diese Weise allein kann der deutsche Osten, nachdem er gewissermaßen auf Sand geraten war, wieder flott gemacht werden.

**) Dr. Freiherr von Mackay schreibt sogar in den „M. N. N." (s. oben), auf das Donezrevier, das an Größe das pennsylvanische Kohlenbecken übertrifft, entfallen 75 v. H. der gesamten russischen Kohlenerzeugung, auf das polnisch-galizische Dombrowarevier 22, auf die innerrussischen Ural- und Moskauer Reviere nur 3 v. H.

Über österreichische Wesensart.

Von Klara Körber.

Fordert man den Leser oder Zuhörer zu Betrachtungen über Österreich-Ungarn auf, dann ist dies stets eine Einladung „zum Ritt ins alte romantische Land" — und in ein wenig bekanntes Land. — Diese Tatsache ergibt sich symptomatisch vor allem daraus, daß der Österreicher selbst, auf seine äußeren Eigenschaften hin, die ja im allgemeinen als recht sympathische gelten, in ernstem Sinne zumeist nicht richtig eingeschätzt wird. — Seit Ausbruch des Krieges hat sich das wohl einigermaßen geändert, aber noch haben sich diese Erfahrungen nicht bis zu breiteren Schichten durchgerungen, und so ist es heute, wo Österreich-Ungarn mit Deutschland und anderen Bundesgenossen eng verknüpft um seine Zukunft ringt, wohl an der Zeit, aufklärend auf sein Mißverstehen österreichischer Wesensart hinzuweisen.

Dank der auf ihn geprägten Schlagworte „leichtlebig, oberflächlich, sorglos", die ja auf einige Typen, durch welche Österreich vielleicht nicht ganz glücklich im Auslande vertreten wird, einigermaßen passen mögen — jede Nation hat bekanntlich solche Typen —, hatte der Österreicher im allgemeinen das Gefühl, nicht ernst genug genommen zu werden. Solcher Auffassung gegenüber verschloß er seinerseits sein vertieftes Empfinden, im Bewußtsein, so manches Wertvolle in seinem Vaterlande geschaffen, der Welt gebracht zu haben — so z. B. die nahezu tausendjährige österreichische Kultur —, gab sich mehr äußerlich und blieb verkannt.

Ähnlich erging es auch der Österreicherin — auch sie galt stets mehr für „fesch und leichtlebig" als für ernst und vertieft — wer nur Gelegenheit findet, sie in ihrem Heim als Frau, Mutter und Hausfrau kennen zu lernen, wird eines Besseren belehrt. — Bei Ausbruch des Krieges vollbrachten die Frauen Österreichs — ohne bei weitem so ausgezeichnet organisiert gewesen zu sein wie die Frauen Deutschlands — gleich diesen — Taten an sozialer und wirtschaftlicher Hilfe und Fürsorge, so daß der Bürgermeister von Wien, Dr. Weißkirchner, sich mit einem ständigen Beirat aus ihrer Mitte umgibt und ihnen wichtigste Stellungnahme und Beschlüsse auf wirtschaftlichem und sozialem Gebiete einräumt, die, von ihm selbst überprüft, sich bisher erfolgreichst bewähren. — Außer der kommunalen Hilfsaktion stellten sich ganze Scharen freiwilliger Pflegerinnen aus allen Gesellschaftsschichten, bis empor zur Erzherzogin, dem Roten Kreuz zur Verfügung und obliegen bis heute mit Ausdauer dem Liebeswerk. Kaum war aber die Pflicht in ihre Bahn gelenkt und erfüllt, da erwachte der Schönheits- und Kunstsinn der Wienerin wieder — Hunderte von „Kriegsabzeichen" sind so entstanden, kleine Kunstwerke, von Frauenköpfen ersonnen, von Künstlern ausgeführt, finden sie reichlichsten Absatz und helfen die Not lindern. — Österreichs Dichterinnen, an ihrer Spitze die erst kürzlich verstorbene Altmeisterin Marie von Ebner-Eschenbach, sprechen genügend für die geistige Entwicklungsfähigkeit der Österreicherin. —

Ein weiteres Mißverstehen des Österreichertums gilt der nationalen Frage. Erfahrungsgemäß ergibt sich aus dem Worte Österreich stets die Vorstellung von einem deutschen Staate mit römisch-katholischer Kirche. In dem 51-Millionenstaate Österreich sind aber bloß 12 Millionen Deutsche, hingegen 45 Prozent Slawen und außerdem noch 14 verschiedenartige Völkerschaften mit den verschiedensten Glaubensbekenntnissen und Sprachen. Aber auch damit ist die Eigenart oder „Vielart" Österreich-Ungarns noch nicht erschöpft; da gibt es sozusagen unhistorische Stammesabarten, für deren Bewertung eigentlich nur Imponderabilien gelten können, so z. B. die Bewohner der Karpathen, jene Huzulen, die, stark und frei auf ihren Höhen, vor Sehnsucht sterben, wenn sie ins Tiefland kommen. Oder die Ladiner, die, weltabgeschieden hinter den Felswänden der Dolomiten hausend, sich aus ihrer Vergangenheit gar nicht erwecken lassen; ihr Idiom steht dem klassischen Latein noch heute näher als dem modernen Italienisch. Der ungarische Zigeuner, der das Essen, aber nicht seine Geige missen kann, dem Seßhaftigkeit etwas ganz Unfaßbares ist, der Mohammedaner Bosniens — sie alle sind unter dem Sammelnamen Österreicher zusammengefaßt. Von einer einheitlichen politischen Schulung, wie sie in einem Nationalstaat immerhin möglich ist, kann hier nicht die Rede sein. — Darin spiegelt sich aber auch gleich der so eigentümliche geschichtliche Werdegang Österreich-Ungarns. Über die donauumspülte Ebene des heutigen Österreich mit ihrem keltisch-germanischen Ur-

stamme fegte der Sturm und Drang der Völkerwanderung in seiner ganzen Wucht hin. Ein offenes Tor vom Osten her, die Schwelle nach dem Süden, war diese Ebene dem Ansturm beutegieriger Völker stets aufs neue ausgesetzt — Österreichs Fatum bis heute dank seiner Lage zwischen den Rassen! — Nach Zertrümmerung des türkisch-finnischen Avarenreiches begründet Karl der Große im Jahre 798 an dieser Stelle die germanische Ostmark zum Schutze des Germanentums gegen die umliegenden fremdstämmigen Völker. Und diese schwere Mission ist dem aus dieser Ostmark emporgewachsenen Kaiserreich Österreich verblieben, und treulich hat es sie auch seither, also durch zwölf Jahrhunderte, erfüllt — erfüllt sie mehr als je noch in diesem schrecklichsten der Kriege!

Durch politische Konstellation wurden im Laufe der Jahrhunderte fremdstämmige Völker, vielfach ohne Schwertstreich, dem Kaiserreich angegliedert. Das ergab Österreichs territoriale und politische Größe, damit begann aber auch Österreichs politische Not; denn sie alle unter einen Hut zu bringen, das war oftmals eine Sysiphusarbeit. Dabei blieb dieser deutsch-österreichische Kleinstaat von 12 Millionen inmitten seines Völkermosaiks von 51 Millionen, doch stets der Träger und Schützer deutscher Kultur. Was aus österreichischer Kunst, Dichtung, österreichischer Musik erblühte, gehört zum Edelsten in ihrem Bereiche.

Auch das Rassenproblem Österreichs erheischt eine Betrachtung. Aus dessen geschichtlichem Werdegang ist leicht zu ermessen, daß dem keltisch-germanischen Urstamme während der Völkerwanderung und später noch reichlicher Zufluß an fremdstämmigem Blute zuteil wurde. Diese Rassenkreuzung schuf den Österreicher, unleugbar unter recht glücklichen Bedingungen: auf dem Untergrunde des Germanentums mit seinen bewährten Eigenschaften von Tapferkeit und Treue, ein Zusatz keltischer Geschmeidigkeit und künstlerischer Eigenart, slawischer Grazie und auch etwas vom feurigen magyarischen Temperament. Das alles zusammengefaßt macht den Österreicher, an dessen Temperament, Gemüt und ganze Wesensart aber nicht der streng deutsche Maßstab angelegt werden darf — das geschieht nur zu oft, daher das ganze Mißverstehen seiner Eigenart. —

Viel besprochen und bekrittelt wird auch „Österreichs Umgang mit seinen Völkern". — Die Bewegungsfreiheit die Österreich seinen Völkern gewährte, hat ihm gewiß so manches politische Sorgenkind großgezogen — und doch muß man dieses Verhalten anderseits, wie seine Voraussicht von etwas empfinden, das sich durch diesen Krieg in Europa erfüllen will: die Vereinigung verschiedenartiger Völker, die mit Beibehaltung ihrer Eigenart aneinander erstarken wollen. — Dieses Gefühl der Zugehörigkeit und Freiheit zugleich war es auch, das den Völkern Österreichs bei Ausbruch des Krieges diktierte, wohin sie gehören, was ihren falschen „Erlösern" rings umher die verruchte Arbeit tüchtig erschwert! — So war Österreich vielleicht schon in Friedenszeiten eine Art „unverstandener Zukunftsmusik". — Ebenso wirtschaftlich. — Der Österreichische Lloyd bezweckte bei seiner Gründung im Jahre 1836 bereits die Verbindungen für osteuropäische Interessen: den Balkan, den Orient, die Levante, und es kann darauf hingewiesen werden, daß trotz der sprichwörtlichen österreichischen Leichtlebigkeit dort auf allen möglichen Gebieten Früchte ernster Arbeit zu finden sind. Man findet auch bei den „Phäaken", wie die Wiener dank ihrer Fröhlichkeit, ihres Walzers, ihrer Sangesfreude gern genannt werden, ein gefestigtes Bürgertum, ein Wiener Patriziertum, das in jahrhundertelanger ehrlicher Arbeit im Lande selbst fürstliche Vermögen erwarb und Österreichs Industrie, Österreichs Wohlstand reich befruchtete. —

Und gerade für die wirtschaftliche Entwicklung nach dem Kriege ergeben sich in Österreich-Ungarn die besten, gleichsam vorausgefühlten Zukunftsmöglichkeiten.

Der Boden Österreich-Ungarns ist gesegnet — an Mineralreichtum kommt ihm keiner gleich. Seine Thermen werden voraussichtlich über kurz oder lang in Friedenszeiten den Fremdenstrom in egoistischer „Selbstüberwindung" wieder ins Land locken. — Auf wirtschaftlichem Gebiete eröffnen sich immer neue Aussichtspunkte, selbst Versuche für Baumwollanpflanzungen sind in Ungarn geglückt. Österreich wird fortbestehen als eine politische und wirtschaftliche Notwendigkeit und nach dem Kriege frisch erblühen.

Der geistvolle Atheist Voltaire sagt einmal „wenn es keinen Gott gäbe, müßte einer erfunden werden". Heute sagen sich wohl die Bundesgenossen Österreichs — „wenn es kein Österreich gäbe, müßte eines erfunden werden!" —

„Viribis unitis" lautete der Wahlspruch unseres heimgegangenen edlen Kaisers Franz Joseph I. — „Mit vereinten Kräften", das ist heute auch der Wahlspruch Deutschlands, Österreichs und ihrer Bundesgenossen, der selbst die Kette zehnfacher Übermacht sprengt, und uns den Weg ins Freie anbahnt. — (Z.)

Mitteilungen.

Zwei Siebziger! Stiller, als es sonst in holden Friedenszeiten zu geschehen pflegt, werden heute in den sturmbewegten Endtagen des Weltkrieges Gedenktage gefeiert, und wo früher Wort und Schrift ausgiebig, oft allzu ausgiebig herhalten mußte, Jubilare zu ehren, muß heute in eiserner Zeit die lapidare Formel genügen, um Verehrung, Wertschätzung und Dankbarkeit zum Ausdruck zu bringen.

Zwei Männer, denen die verbündeten Osteuropäischen und Morgenländischen Vereine viel zu danken haben, konnten in diesen Tagen auf siebzig Lebensjahre erfolggekrönten Schaffens zurückblicken.

General der Infanterie, Leo Siemens, ist uns heute nach ehrenvoll abgeschlossener militärischer Laufbahn vornehmlich bekannt als der vaterländisch gesinnte Mann voll Klugheit und Tatkraft, der im großen Deutschen Ostmarkenverein als Präsident der Berliner Ortsgruppe hervorragend tätig ist und auch in der Organisation des Verbandes deutscher Förderer der ukrainischen Freiheitsbestrebungen „Ukraine" sich betätigt und seinen politischen Weitblick erwiesen hat. Auch an der Begründung des zur Abhaltung der „Osteuropäischen Empfangsabende" errichteten Vereinsbündnisses hat er hervorragend mitgewirkt. Unvergeßlich wird es allen Teilnehmern bleiben, wie er den ins Feld rückenden bulgarischen Studenten namens der verbündeten Vereine auf dem Zoobahnhof weihevolle Abschiedsworte widmete, die in allen bulgarischen Herzen warmen bundesfreundlichen Widerhall gefunden.

Möge Exzellenz Siemens noch lange Jahre lebensfreudiger Mitarbeit am Ausbau aller vaterländischen Aufgaben beschieden sein.

Der zweite Siebziger, dem ein Ehrenreis gewidmet werde, Emil Kirdorf, ist kein Mann des Schwertes, aber ein Mann des Kampfes, der Arbeit und der Organisation! Einer der Männer, die unsere Schwerindustrie zu jener Höhe gehoben, die die Welt unserer Wettbewerber mit Neid und Staunen ansah.

Was Geheimer Kommerzienrat Kirdorf als Generaldirektor der Gelsenkirchener Bergwerksgesellschaft seit 1892 geleistet, darf als Meisterwerk großzügiger Organisationskunst und eiserner Schaffenskraft bezeichnet werden. Er verstand es, sein Unternehmen aus relativ kleinen Anfängen zum größten deutschen Kohlenbergwerk zu entwickeln und durch Angliederung des Aachener Hüttenvereins wie ähnliche Bildungen, sowie durch die Errichtung ausgedehnter Hüttenanlagen in Lothringen einen der größten deutschen Bergwerkkonzerne zu schaffen. Die Bildung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats im Jahre 1893 ist ebenfalls im wesentlichen sein Werk und hat die Epoche der Syndikatsbildungen der deutschen Industrie eingeleitet und ihr als Muster gedient.

Diese gewaltige industrielle Tätigkeit ließ ihm aber auch

noch Zeit, völkisch-politischen Zielen seine Aufmerksamkeit zu schenken und an der Wiedergeburt des deutschen Volkes tatvoll mitzuarbeiten.

Die osteuropäischen Vereine, insbesondere der Ukraine-Verband verdanken Emil Kirdorf wertvolle Förderung.

Möge es dem kraftstrotzenden Manne, dem leuchtenden Vorbild deutscher Schaffenskraft und Gesinnung, vergönnt sein, noch lange Jahre sein Führeramt auszuüben.

Thudichum.

Völkerverteilung in Westrußland. Unter dem Titel „Völkerverteilung in Westrußland" wurde in der Druckerei des Oberbefehlshabers Ost (im Buchhandel bei Friederichsen u. Co., Hamburg, Preis 2 Mark) ein Atlas von 20 Karten fertiggestellt, der das Völkergemenge des westrussischen Gebietes zwischen Weichsel, dem oberen Dnjestr und der Düna veranschaulicht. Nach dem Vorwort stellt sich die Völkerverteilung wie folgt: „Die Deutschen haben keine geschlossene Siedlung, ebenso die Juden. Die Letten berühren das Gebiet nur mit der südlichen, die Großrussen nur mit der östlichen Grenze ihres Siedlungsbereiches. Den ganzen Norden Westrußlands haben die Litauer und die Weißrussen inne. Die Litauer überwiegen im allgemeinen zwischen der Düna und der ostpreußischen Grenze und dehnen sich südlich bis Augustowo, Grodno und Lid aus. Die Weißrussen erfüllen das Land östlich des litauischen Sprachgebietes bis zum Pinsker Sumpfgebiet mit unbedingter Überlegenheit und schieben sich keilartig mit hohen Anteilziffern nach Südwesten bis zur Linie Bialystok—Prushany vor, wo bereits Ukrainer sitzen, von dem amtlichen Werk unzutreffend Kleinrussen genannt. Die Polen sind im wesentlichen auf Kongreßpolen beschränkt und haben darüber hinaus nur Minderheiten von weniger als ein Fünftel der Bevölkerung. Selbst Kongreßpolen zeigt nicht überall polnische Mehrheiten. Im Süden und Osten sind die Kreise Tomaschow, Grubeschow, Biala und Wlodawa fast ganz oder nahezu von Ukrainern bewohnt. In den Kreisen Cholm und Konstantinow haben die Polen zwar mit 34,5 und 53,4 Prozent den stärksten Bevölkerungsanteil, es findet sich hier aber eine geschlossene Minderheit von 33,5 bzw. 30,6 Prozent Ukrainern. (Z.)

Russen und Polen. Zwischen Russen und Polen bestehen politische Gegensätze, die durch keinerlei Diplomatie aus der Welt geschafft werden können. Als diese Gegensätze schärfer hervortraten, höhnte man in Petersburg, die Polen seien keine reinen Slawen, und sie sind in der Tat vielfach mit masurischen, geghischen und toskischen Volkssplittern gemischt. Außerdem haben sie zu viel abendländische Kultur in sich aufgenommen und sind nicht geneigt, in dem slawisch-mongolischen Völkergemisch Rußlands aufzugehen. Scharf geschieden von den Russen sind die Polen durch Sprache und Schrift und noch schärfer durch das Bekenntnis. Die römisch-katholische Kirche wird alles aufbieten und darin von ihrer Geistlichkeit unterstützt, um die Unabhängigkeit der Polen von der russisch-orthodoxen Kirche zu sichern. Polen war und will wieder Verfassungstaat werden, aber ohne starkes Königtum. Eine Angliederung an Rußland halten selbst die russenfreundlichsten Polen nur in Gestalt eines Bundesverhältnisses auf föderativer Grundlage mit voller Gleichberechtigung für möglich. Dazu kann das Rußland, das russifizieren will, nicht geneigt sein, und so wird es zwischen den russischen Machthabern und den polnischen Politikern nicht leicht zu einer Verständigung kommen. Die Gegensätze zwischen Russen und Polen sind unüberbrückbar, wenn auch unter Umständen in kriegerischen Zeiten nicht unüberwindlich.

Die selbstherrliche Polenpolitik Rußlands hat ein Freund des Vierverbandes, Edmond Privat, am 28. Februar in einem Vortrag über Polen und Europa zu Genf in ein helleres Licht gerückt: Rußland habe den Polen niemals die geringste Reform zugestanden und sogar mit dem Abschluß eines Sonderfriedens gedroht, falls England und Frankreich die Polen unterstützen sollten. Auch erinnerte Privat an die Bedrückung der Polen während des großen Rückzuges vom Sommer 1915, als über eine Million polnischer Bauern aus ihrem Heim und ihren verbrannten Ortschaften vertrieben wurden. Auch Privat bezweifelt, daß Rußland beizeiten und ohne Hintergedanken den Polen die nötigen Zugeständnisse gewähren würde. (Z.)

Paul Dehn.

Osteuropäische Zukunftshoffnungen. In seiner gedankenreichen, lesenswerten Schrift: „Überseepolitik und Kontinentalpolitik" (München 1917, J. F. Lehmanns Verlag) entwirft Georg Wilh. Schiele ein verlockendes Bild der künftigen Gestaltung Osteuropas, nachdem er die Wiederaufrichtung des polnischen Staates mit Selbstverwaltung befürwortet hat. Er ist der Meinung, daß die osteuropäischen Völkerschaften eingesehen haben, wie eng ihr Dasein mit dem Geschick der mitteleuropäischen Kultur verbunden ist. Auch das Stockholmer Blatt „Aftonbladet" hat am 25. Februar 1917 betont, daß Deutschland die einzige Hoffnung der kleineren Kulturvölker ist, die sich aus der todbringenden Umarmung des russischen Reiches retten wollen. An Deutschland sei es nun, das Bündnis gemeinsam vergossenen Blutes zu stärken. „Das große deutsche Volk", sagt Schiele, „soll sich die weltpolitische Aufgabe stellen, Vormacht, Führer, Beschützer, Befreier aller derjenigen kleinen Völker zu sein, die Lust haben, teilzunehmen an unsrer Kultur. Einen ganzen Kranz solcher befreiter Slawenvölker sollte es in unserem Osten geben. Wir leiden jetzt unter dem Haß und Neid aller. Gott sei Dank, daß wir stärker sind als alle Neider. Aber es ist nicht der politischen Weisheit letzter Schluß, von jedermann gehaßt zu werden. Besser ist es, wenn es auch Völker gibt, die mit Leib und Leben sich dem Deutschen verbunden fühlen. Ich könnte mir eine Zeit denken, wo es ein befreites Finnland, befreite Baltenlande, ein befreites Polen und Westrußland gäbe. Alle diese Kleinstaaten wären zu klein, um uns zu schaden, aber groß genug, um die deutsche Macht und das deutsche Ansehen durch ihre Bundesgenossenschaft zu verstärken." Ob diese vereinigten Staaten von Mitteleuropa unter deutscher Führung politisch und wirtschaftlich jedes andere Weltreich aufwiegen würden, wie Schiele meint, ist eine Frage, die sich gegenwärtig nicht beantworten läßt, aber vielleicht nach Verlauf von Jahrzehnten im Sinne Schieles beantwortet werden könnte. (Z.)

Agrarsozialistisches aus Bulgarien. Die agrarische Gruppe hat der Volksvertretung einen Gesetzentwurf unterbreitet, wonach es fremden Staatsangehörigen untersagt sein soll, Grundeigentum zu besitzen oder zu erwerben, weder unmittelbar, noch durch Zwischenhandel. Aktiengesellschaften mit gemischtem Kapital können nur dann Grundeigentum besitzen, um Bergwerke oder Steinbrüche oder Fabriken zu betreiben, wenn mindestens die Hälfte des Kapitals bulgarischer Herkunft ist. Ferner will der Entwurf, daß die größeren Güter von mehr als 50 Hektaren in den neuen Gebieten vom Staat durch die Landwirtschaftsbank erworben und sodann aufgeteilt und gegen Jahreszahlungen den Söhnen der vor dem Feinde gefallener Helden oder den Kriegsbeschädigten überwiesen werden sollen. (Z.)

Zur deutschen Schreibweise bulgarischer Namen. Das kyrillische Alphabet weist unter seinen 32 Zeichen 17 auf, die mit den deutschen in der Aussprache ohne merkbare Verschiedenheiten übereistimmen. Es sind dies neben den entweder kurz oder lang ausgesprochenen Vokalen a, e, i, o, u, die Konsonanten b, d, f, g, k, l, m, n, p, r, t, w. Die Buchstaben c, h, q, v, x, y fehlen im Bulgarischen. Z wird durch ein Zeichen wiedergegeben, das unserem tz oder ts entspricht; h wird durch ch ersetzt, für das das griechische chi in der Form des lateinischen X verwendet wird. Für weiches und hartes s hat das Bulgarische je ein besonderes Zeichen. Sodann gibt es noch zwei besondere Buchstaben, die bald vokalisch, bald konsonantisch gebraucht werden, am Ende der Wörter aber stumm sind und nur dazu dienen, die harte oder weiche Aussprache des vorhergehenden Schlußkonsonanten anzuzeigen. Dazu kommen noch zwei jotierte Laute: iu und ia, sowie ein breites ä. Auch das e wird in einer ganzen Anzahl von Fällen besonders im Anlaut jotiert. Den Schluß des Alphabets bildet ein dem dumpfen Laut des englischen u in hut entsprechendes a, und das i hat noch einen kurzen Nebenbuhler, der durch einen kleinen u-Haken über demselben Zeichen ausgezeichnet ist und als kurzes i oder j gesprochen wird. Schließlich hat das Bulgarische besondere, höchst einfache und dem Schriftgepräge gut angepaßte Zeichen für die Zischlaute tsch, sch, scht; hierher gehört auch das oben schon erwähnte z oder tz und ein besonderes Zeichen für den französischen j-Laut. Über die Darstellung der weitaus meisten dieser bulgarischen Zeichen und Laute in Fraktur oder Antiqua herrschen kaum irgend welche Meinungsverschiedenheiten. Strittig ist der Ersatz eigentlich nur für den letzterwähnten j-Laut und für das auslautende w, das in Familien- und anderen Namen sehr häufig ist, z. B. in Radoslawow, Balabanow, Danailow, Danew, Geschow, Georgow, Momtschilow, Risow, Wasow, Watschew, Plowdiw, um nur einige der bekanntesten zu nennen. Da die französische Sprache, die in den Gesellschaftskreisen Sofias vor dem Kriege viel gesprochen wurde, kein W hat, schreiben die Bulgaren diese Namen in Französisch mit ff oder f am Schlusse und ersetzen das W im Inlaut durch v. Im Deutschen ist es dagegen allein richtig, überall für das bulgarische w das deutsche w zu setzen, sowohl im Anlaut, wie Inlaut und Auslaut; sprechen wir doch auch d, b und g am Ende der Wörter hart aus, ohne sie durch t, p und k zu ersetzen! Genau wie die Bulgaren, wenn das Zeichen für die harte Aussprache dahinter steht. Es ist daher ganz unrichtig, für das bulgarische w-Zeichen das deutsche v zu fordern, wie z. B. Prof. Dr. J. Georgow in der „D. B. Z." es tut. Mit Recht hält es die „Kreuzzeitung" nicht für zulässig, dieses Verlangen mit Hinweis auf Wörter lateinischer Herkunft, wie Superlativ, Genitiv, Victor, zu begründen, da das Lateinische nur das „v" als Bezeichnung für den W-Laut und das „f" nur für den F-Laut hat, während in deutschen Wörtern, wie Vater, vier, vor usw., „v" nicht den W-Laut, sondern den F-Laut hat. (Z.)

Ein deutsch-bulgarisches Zeitungsheft. Der osteuropäische Gedanke findet in immer weiteren Kreisen Anklang und hat das Berliner Wochenblatt „Echo", Organ der Deutschen im Auslande, veranlaßt, am 8. Februar eine deutsch-bulgarische Nummer in deutscher und bulgarischer Sprache herauszugeben. Behandelt werden darin die deutsch-bulgarischen Beziehungen, die Entwicklung bulgarischer Landeskulturen mit Hilfe der deutschen Industrie, die bulgarischen Seehäfen, deutsch-bulgarische Verkehrsfragen, Bulgarien als Absatzgebiet für deutsche Industrieerzeugnisse, die Hebung des Bergbaus in Bulgarien, die

bulgarische Lederindustrie, die bulgarische Kunst in Deutschland, das Kunstgewerbe der Bulgarinnen usw. Bilder führender bulgarischer Persönlichkeiten, bulgarischer Gemälde, Stickereien und Webereien beleben das Heft. (Z.)

Bulgarische Volkslesehallen. Schon als nach dem Pariser Frieden von 1856 die Bulgaren einige bürgerliche Rechte erhielten, schritten sie zur Begründung von Volkslesehallen, die zunächst Sammelplätze aufstrebender Bulgaren waren, wo Vorträge und Aussprachen über wissenschaftliche, staatsrechtliche und volkswirtschaftliche Fragen veröffentlicht wurden. Nach der Befreiung des Landes im Jahre 1878 vermehrten sich die Volkslesehallen von Jahr zu Jahr bis auf 406 im Jahre 1908. Bestritten wurden die Kosten mit 410 000 Mark im Jahre hauptsächlich aus Stiftungen, Mitgliederbeiträgen und Zuschüssen politischer Gemeinden und religiöser Gemeinschaften. Ein besonderer Bund unter dem Vorsitz des Professors Dr. Schischmanow vereinigt sämtliche Volkslesehallen und veröffentlicht als Bundesorgan die Zeitschrift „Tschitalischte“ (Volkslesehalle). (Z.)

Bulgarisches Olivenöl. Im südlichen Bulgarien, am Küstenland des Ägäischen Meeres, gedeiht der Olivenbaum. Man hat dert 640 000 gepflegte und 550 000 wilde Olivenbäume gezählt Von Wert für den deutsch-bulgarischen Güteraustausch wäre eine bessere Kultur der Olivenbäume und eine zweckmäßigere Pressung des Öls nach dem Vorbilde der Verfahren an den französischen und italienischen Mittelmeerküsten. Deutschlands Einfuhr an Olivenöl, die fast ausschließlich aus Frankreich und Italien kommt, ist zwar von 8 Millionen Mark in 1900 auf 3 Millionen Mark in 1913 zurückgegangen, doch nur deshalb, weil Deutschland in erhöhtem Maße Erdnußöl und andere Öle bezog. Deutschlands Öl- und Fettbedarf ist groß und wird mit Vorteil von Bulgarien her, namentlich soweit es sich um Olivenöl handelt, gedeckt werden können. (Z.)

Wem gehört die Halbinsel Athos? Zu unserer Mitteilung in Heft 5 über „England und Frankreich auf dem Athosberg“ wird uns noch geschrieben: Nach den Beschlüssen der Londoner Konferenz von 1913 sollte die Halbinsel Athos als Selbstverwaltungsgebiet unter dem Schutz der rechtgläubigen Mächte stehen. Diese Bestimmung ist nicht vollzogen worden und war überdies unklar, da es nur eine rechtgläubige Macht gibt. Im übrigen ist Griechenland ein rechtgläubiger Staat. Als die griechische Regierung im Februar 1917 gegen die Besetzung des Athos durch englische und französische Truppen Verwahrung einlegte, behauptete der russische Gesandte in Athen namens des Vierverbandes, daß Griechenland alle Hoheitsrechte über Athos verloren habe. Von dem Ausgang des Krieges wird auch die Entscheidung darüber abhängen. (Z.)

Vereinsnachrichten.

Berlin. Über „Lebende und duftende Rosen Bulgariens“ sprach am 2. April Herr Bankdirektor Kalesky vor einem zahlreich erschienenen Publikum im Sitzungssaal des Herrenhauses. Der Redner leitete seinen Vortrag, zu dem der Deutsch-Bulgarische Verein eingeladen hatte, mit einer Schilderung der Rosenfelder, die am Südabhange des Balkans, besonders in der Umgegend von Kasanlik, sich befinden, ein. Er schilderte das Einsammeln der Blätter und die Gewinnung des Rosenöls nach der primitiven, dort seit Jahrhunderten geübten Technik. Aber auch die nach der modernen chemischen Industrie arbeitenden Rosenölfabriken schilderte er in Wort und Bild. Anmutig sieht es aus, die bulgarischen Frauen und Mädchen in den Rosenbüschen beim Abpflücken der Rosenblätter lachend und scherzend stehen zu sehen. Über den wirtschaftlichen Erfolg der Rosenölerzeugung seien aus den ausführlichen Darlegungen des Vortragenden nur folgende Angaben entnommen: Der Preis für ein Kilogramm Rosenblätter, der vor zehn Jahren 15 Stotinki = 12 Pf. betragen hat, ist heute auf ein Lewa = 80 Pf. gestiegen, während sich der Preis für ein Kilogramm Rosenöl bis zu der ansehnlichen Höhe von 4500 Lewa = 3600 Mk. erhöht hätte. Zwar ist durch den Krieg der Rosenölpreis wieder beträchtlich zurückgegangen. Trotzdem bleibt die Rosenölindustrie ein gewinnreicher Spezialzweig des bulgarischen Erwerbslebens. Eine mit den modernsten Einrichtungen versehene Destillation kann täglich ungefähr 8 kg Rosenöl erzeugen. Im Jahre 1914 betrug die gesamte Erzeugung 5148 kg im Wert von 5500 Millionen Mark. Hier anschließend berichtete der Redner auch von Rosenfeldern, die in der Nähe von Leipzig angelegt worden sind und gute Erträgnisse erzielen. In einer anschaulichen Lichtbilderfolge führte der Vortragende die Anwesenden in verschiedene Teile Südbulgariens und über den Schipkapaß nach Nordbulgarien und Warna und zuletzt zum Kinderheim in der Nähe des Kgl. Schlosses Euxinograd, wo die Königin Eleonore den „lebenden“ Rosen Bulgariens, den verwaisten Kindern, eine Pflegestätte bereitet hat. Die Königin war es, die zuerst die Kinderfürsorge in Bulgarien eingeführt hat, und Geld und Zeit darauf verwenden lehrte, schwache und gebrechliche Kinder zu heilen und zu wertvollen Gliedern der menschlichen Gesellschaft zu machen. Die Kinderheilstätte in Warna kann heute ungefähr 250 Kinder aufnehmen, eine Zahl, die noch bedeutend vergrößert werden kann, wenn erst ausreichende Mittel vorhanden sind. Es fehlt noch an einer modernen Molkerei, um insbesondere Milch, dann aber auch Butter und Käse den Kindern in einwandfreier Beschaffenheit liefern zu können. Der Vortrag, der auch noch in andern deutschen Städten wiederholt werden soll und das Interesse an dieser humanitären Sache zu wecken bestimmt ist, wird hoffentlich seinen Zweck erreichen, einflußreiche Stifter für dieses Werk zu werben.

Die Zuhörerschaft, unter der der bulgarische Gesandte, Exzellenz Rizoff, und verschiedene hervorragende Bulgarienkenner zu bemerken waren, spendete dem Vortrag lebhaften Beifall. (Z.) Oberingenieur Alfred Klötzer.

Berlin. Der 40. Osteuropäische Empfangsabend in der Weingaststätte „Rheingold“ schloß sich unter dem Vorsitz des bekannten finnischen Dichters und Politikers Herrn Professor Dr. Oehquist würdig seinen Vorgängern an, hatte doch der bekannte Rußlandforscher und Generalsekretär der Deutsch-finnischen Vereinigung Herr Dr. Pohle den Vortrag für diesen Abend übernommen. Der Redner schöpfte aus dem reichen Schatz seiner Erfahrungen und eigenen Kenntnisse, die er an Ort und Stelle gesammelt hatte, und verstand es, den Zuhörern die Entstehung der revolutionären Bewegung in außerordentlich anschaulicher Weise zu vergegenwärtigen. Er führte ungefähr folgendes aus: Hunger und englische Kriegshetze seien die Ursache gewesen, daß vor kurzem in Petersburg die Revolution wieder zum Ausbruch kam. Denn diese Revolution sei nur die Fortsetzung derjenigen des Jahres 1905. Damals begann sie am „roten Sonntag“, den 22. Februar, in Petersburg, an welchem eine ungeheure Menschenmenge unter der Anführung des Priesters Gapon in einem friedlichen Aufzug, mit Vorantragung von Zarenbildnissen und Heiligenbildern dem Zaren im Winterpalast eine Petition überreichen wollte. Die Menge wurde jedoch mit Kosakenpeitschen und Gewehrfeuer empfangen, und ein fürchterliches Blutbad wurde angerichtet. Infolge gewaltiger Streiks in Petersburg, Moskau und anderen großen Städten, insbesondere aber des Streiks der gesamten Eisenbahner sah sich die Regierung zur Veröffentlichung des heuchlerischen Oktobermanifestes veranlaßt. Trotz dieses Manifestes seien aber die Kämpfe nicht zur Ruhe gekommen. Besonders im Dezember 1905 sei es in Moskau wiederum zu Streitigkeiten gekommen, die erhebliche Opfer forderten. In welcher Weise die infolge des Oktobermanifestes einberufene Duma arbeitete, sei allgemein bekannt. Die Reaktion bekam wieder starken Einfluß, und die Duma wurde wieder nach Hause geschickt. Die zweite Duma, die im Jahre 1906 ihre Arbeit begann und ein verhältnismäßig großes Programm aufstellte, konnte ebenfalls keine Wirkung erzielen, sie zählte auch eine außerordentlich große Anzahl von Analphabeten zu ihren Mitgliedern. Die dritte Duma wurde auf Grund eines neuen Wahlrechts gewählt. Die Regierung verstand es jedoch, mehr oder weniger ohne Duma zu regieren und diese sogenannte Volksvertretung kaltzustellen.

Bei der Revolution 1905 war das Militär der Regierung nahezu vollkommen treu geblieben, und schon aus diesem Grunde konnte die Revolution keinen durchgreifenden Erfolg erzielen, auch wurde damals der Krieg gegen Japan, wie ja bekannt, im äußersten Osten geführt. Die Einwirkung auf die wirtschaftlichen Verhältnisse waren gleich null. Ganz anders stellten sich die Verhältnisse vor wenigen Wochen. Den Krieg spürte man in wirtschaftlicher Beziehung im kleinsten Ort, Mangel an Verpflegung führte zu Hungerkrawallen, und englische Hetzereien, die dahin zielten, Petersburg und ganz Rußland vollkommen unter ihren Einfluß zu bekommen, indem sie ein demokratisch-parlamentarisches Regime erstrebten, beschleunigten sie den Ausbruch der außerordentlich gut vorbereiteten Revolution. Die Romanows zogen sich sofort zurück oder stellten sich der neuen Regierung zur Verfügung, so daß die liberale Partei, die den Umschwung ohne Gegenströmung inszenierte, ihren Einfluß sofort befestigen konnte. Unter dem englischen Einfluß dachte man aber keineswegs ehrlich an innere Reformen, sondern verkündete wiederum die alten imperialistischen Ziele: die Eroberung Konstantinopels, Deutschenhetze, Krieg bis zum endgültigen Siege usw. Damit war aber die Arbeiterpartei nicht einverstanden. Die Sozialdemokraten traten nunmehr als Gegner auf und verlangten vor allen Dingen vollkommene Freiheit der sämtlichen Fremdvölker. Auch Finnland legte sich und verlangte seine Freiheit zurück. Die Bildung eines neuen finnischen Landtages und staatsrechtliche Freiheiten, welche Finnland im Jahre 1905 versprochen waren, kamen damals nicht zur Durchführung. Duma und Reichsrat wendeten sich seinerzeit gegen Finnland. Das Land blieb aber fest und gab nicht nach. Aber bei der großen Rolle, welche Finnland für Rußland spielt, kann die Stimmung Finnlands für Rußland nicht gleichgültig sein. Die jetzige provisorische Regierung hat Finnland bereits auf verschiedenen Gebieten, so insbesondere des Postwesens, große Zugeständnisse gemacht und hat den finnischen Landtag auf den 4. April einberufen. Es sei zu hoffen, daß Finnland bei dieser Umwälzung seine vollständige Freiheit wieder erlangt, um sich von Rußland loszutrennen, denn Finnland kann sich im eigenen Interesse

weder den Liberalen noch der äußersten Linken in Rußland anschließen. Nur in vollkommener Selbständigkeit kann das Land, wie jedes andere der Fremdvölker Rußlands, zur Entwicklung seiner eigenen Kräfte kommen. Unter den augenblicklich herrschenden Verhältnissen sei das Beste für die russischen Fremdvölker zu hoffen, und daß die inneren Wirren, was anzunehmen sei, noch weiter an Ausdehnung gewinnen würden.

Eine gewählte Zuhörerschaft, unter der zahlreiche Mitglieder der Deutsch-finnischen Vereinigung und skandinavische Gäste zu bemerken waren, folgte aufmerksam den belangreichen Ausführungen des Vortragenden und dankte durch lebhaften Beifall.

Für den 41. Empfangsabend der osteuropäischen und morgenländischen Vereine war es Seiner Exzellenz Herrn Generalleutnant Imhoff-Pascha nach überstandener Krankheit möglich, wieder einmal den Vorsitz zu übernehmen. Exzellenz Imhoff-Pascha hat seit der Gründung diesen Abenden sein ganz besonderes Interesse gewidmet und war immer bereit, durch Vorträge und Erläuterungen aus dem reichen Schatz seiner Erfahrungen über türkisches Leben die Anwesenden zu unterrichten. Auch diesen Abend wußte er in seiner Begrüßungsansprache hochinteressante Mitteilungen einzuflechten. Den ersten Vortrag für den Abend hatte Herr Schriftsteller Davis Trietsch mit dem Thema: „Die Türkei als Bundesgenosse" übernommen. Die letzten Zeitungsnachrichten über die Kämpfe an der Grenze der Sinaihalbinsel gaben ihm Gelegenheit, gleichzeitig seine persönlichen Erlebnisse bei einer Reise durch das südliche Syrien bis zur Sinaihalbinsel einzuflechten. Der Redner führte ungefähr folgendes aus: Die Freundschaft zwischen der Türkei und Deutschland, die schon auf mehr als hundert Jahre zurückreicht, war immer uneigennützig, und da keine direkten Grenzen vorhanden waren, so konnte es auch nie zu Konflikten kommen. Die Türken hatten auch schon längst eingesehen, daß sie bei den Deutschen zum ersten Male ehrliche Freundschaft gefunden hatten. Vollends seit der Kaiserreise sei die Begeisterung der islamitischen Welt für alles Deutsche ganz gewaltig gestiegen, denn man hatte sich überzeugt, daß der Deutsche uneigennützige Freundschaft ohne Ansprüche auf türkisches Gebiet hege. Das jetzt während des Weltkrieges abgeschlossene Bündnis wäre wohl viel früher zustande gekommen, wenn man nicht diesen Abschluß direkt aus Angst vor dem Weltkriege hinausgeschoben hätte.

Durch die Kriege in den letzten Jahren in Tripolis und auf dem Balkan glaubte man allgemein, daß die Türkei durch den Verlust der afrikanischen Provinz und fast ihrer ganzen Besitzungen in Europa so geschwächt sei, daß ihre Vormacht in der islamitischen Welt in Frage gestellt erscheine. Bald nach Beginn des Weltkrieges zeigte es sich jedoch, daß die geschwächte Türkei doch weitaus stark genug war, an der Seite der Mittelmächte in den Krieg einzutreten. Die Kämpfe im Schwarzen Meer, auf Gallipoli, am Suezkanal, bei Kut el Amara und in Persien hätten zur Genüge bewiesen, daß die Türkei trotz der vorhergehenden unglücklichen Kriege ein nicht zu verachtender Gegner war. Türken und Deutsche kämpfen auf zahlreichen Kriegsschauplätzen Schulter an Schulter, und das Vertrauen in ein türkisch-deutsches Bündnis habe sich wesentlich verstärkt.

Der Redner kam nun auf die Kriegsschauplätze um Bagdad und Südsyrien zu sprechen. Obwohl der Verlust der alten Kalifenstadt Bagdad einen außerordentlich großen moralischen Einfluß auf die Stimmung in der islamitischen Welt ausüben werde, hält er doch das Vordringen der Engländer bei Gaza für wichtiger und gefährlicher; denn bei Gaza hätten die Engländer ihre eventuellen Reserven in der Nähe, auch die Versorgung vom Meere aus sei leichter durchzuführen, während sich die Engländer bei Bagdad von ihrer Basis entfernten. Um so höher sei der türkische Erfolg bei Gaza zu bewerten. Anschließend an die Berichte über die Kämpfe bei Gaza kommt der Redner nun auf seine Reise im Jahre 1906 zu sprechen. Die Reise hatte den Zweck, in Südsyrien Plätze ausfindig zu machen, die sich eventuell für landwirtschaftliche Unternehmungen eignen würden. Sein Weg führte ihn damals zuerst nach Gaza, später nach El Arisch und Berseba. Der Redner wußte höchst interessant über seine Reise zu berichten, die „zu Kamel" zurückzulegen war. Er streift auch dabei den zu gleicher Zeit zwischen der Türkei und der ägyptischen Regierung resp. England ausgebrochenen Tabakkonflikt, der von den Engländern an den Haaren herangezogen war, um wieder von der Türkei, wie schon so oft, Zugeständnisse und Rechte zu erpressen. Er erläutert dann ausführlich den Aufenthalt in El Arisch, wo die kleine Karawane als Gast des Gouverneurs, der merkwürdigerweise ein Türke war, einige Zeit bleiben mußte, um die Erlaubnis zur Weiterreise zu erhalten. Nach mancherlei Schwierigkeiten, die mit dem bestehenden englisch-türkischen Konflikt zusammenhingen, wurde das Ziel der Reise erreicht. Dann ging es zur Rückreise über die Grenze bei Rafah, von da in neun Stunden nach Berseba und von da nach Hebron. Der Marsch von Berseba nach Hebron bildet eine erhebliche Kletterpartie, dergestalt, daß die Reiter oft absteigen und neben den Tieren zu Fuß gehen mußten. Der Vortragende erläutert nun, welche vorzügliche natürliche Festung die Gebirge von Judäa bilden, was auch durch die Niederlagen der Engländer bei Gaza und Berseba bewiesen worden ist, indem bei beiden Orten die Angriffe der Engländer gescheitert sind. Es sei zu hoffen, daß es auch bei Bagdad den Türken gelingen möge, die Engländer wieder entscheidend zurückzuschlagen.

Nach kurzer Pause berichtete Herr Flugmeister Seeländer aus seinen Kriegserlebnissen. Der Redner erzählte, wie er Ende Juli 1914 als zweiter Offizier auf dem prächtigen Dampfer „Bülow" des Norddeutschen Lloyd auf der Ausreise von Hamburg nach Ostasien begriffen gewesen sei. In Lissabon, welchen Hafen das Schiff gegen Ende des Monats angelaufen habe, seien schon Gerüchte über einen Krieg zwischen Österreich und Serbien im Umlauf gewesen, aber schon zwei Tage später sei an alle Schiffe auf drahtlosem Wege der Befehl ergangen, wegen drohender Kriegsgefahr einen neutralen Hafen aufzusuchen. Der Dampfer „Bülow" konnte infolge englischer Mache in Lissabon keine Kohlen erhalten und kam somit als Hilfskreuzer nicht in Frage. Er mußte in Lissabon liegen bleiben. Der Redner und mit ihm ein guter Freund waren sich darüber einig, alles zu versuchen, um nach Deutschland zurückkehren zu können. Der Weg über Barcelona und das Mittelmeer war unmöglich, denn die französischen Kriegsschiffe bewachten die Gewässer. Annähernd 10000 Deutsche waren in Barcelona zusammengeströmt und sannen auf Mittel und Wege, nach Deutschland durchzukommen. Am nächsten Tag sei der holländische Dampfer „Tubantia", von Südamerika kommend, in Lissabon eingelaufen, und auf diesem Schiffe wollten beide Herren versuchen, sich nach Deutschland durchzuschlagen. Allerhand Schwierigkeiten waren zu überwinden. Das deutsche Geld fiel kolossal im Kurse. Der deutsche Konsul und der deutsche Gesandte hätten Fabelhaftes geleistet, um den Deutschen für die Reise behilflich zu sein. Die Zeitungen hatten bereits französische Meldungen gebracht, bei Lüttich hätten die Deutschen 200 000 Mann verloren usw. Der Kapitän sei deutschfreundlich gewesen und habe versprochen, die Häfen von Boulogne und Dover, die im Fahrplan zwar vorgesehen seien, nicht anzulaufen. Dies sei eine große Beruhigung für die Deutschen gewesen und glücklich habe man unter holländischer Flagge am 2. August Lissabon verlassen. Aber bald traf die drahtlose Meldung ein, daß der Krieg zwischen Deutschland und England ausgebrochen war, und als der Golf von Biscaya glücklich durchquert war, wurde das Schiff auch schon von dem englischen Kreuzer „Highflyer" angehalten und nach Plymouth aufgebracht. Alle Deutschen, im ganzen 32, darunter der Vortragende und sein Freund, wurden von Bord geholt und als Gefangene nach einer Insel im Hafen gebracht. Ein Schuppen dicht an den Festungswällen nahm die Gefangenen auf und in öder Abgeschiedenheit seien drei Tage verstrichen. Am Abend des dritten Tages habe man erfahren, daß die „Tubantia" an demselben Abend auslaufen würde. Kurz entschlossen machten die Freunde einen Fluchtversuch, entkamen und schwammen zur „Tubantia" zurück. Dichter Nebel begünstigte ihr Vorhaben. Trotzdem das Schiff mit englischen Wachtposten besetzt war, war es den Freunden möglich, auf Deck zu gelangen. Der Kapitän erwies sich wiederum als gut deutschfreundlich, und so war es möglich, die Reise glücklich in Rotterdam zu enden. Besonderen Dank spendete der Redner der holländischen Bahnverwaltung, die die Deutschen gut versorgte und ihnen allerhand Erleichterungen gewährte. Eine besondere Freude wurde den Reisenden zuteil, als sie endlich an der deutschen Grenze die Wahrheit über den Feldzug in Belgien hörten. Der Vortragende meldete sich nun zur Fliegertruppe und hatte die Freude, angenommen zu werden und bald an der Front bei Ypern an den großen Kämpfen teilnehmen zu können. Er erläuterte nun in anschaulicher Weise den aufregenden Dienst bei dieser Truppe. Von Ypern wurde seine Abteilung nach Bulgarien kommandiert, und hier war es ihm vergönnt, sich an den siegreichen Kämpfen der Armee Mackensen zu beteiligen. Besonders interessant verstand er einen Überfall auf eine feindliche Fliegerstation zu schildern. Lebhafter Beifall der Versammelten, denen der Vorsitzende noch anerkennende Worte des Dankes beifügte, lohnte beide Redner für die Mitteilungen. (Z.)

Oberingenieur Alfred Klötzer.

Druckfehlerberichtigung. Im 1. Aprilheft 1917 S. 106, erste Spalte, Zeile 23 von unten muß es heißen „Molokane", nicht „Wolokane".

Verantwortlicher Schriftleiter: Dr Falk Heinrich Schupp in Berlin. Verlag J. F. Lehmann in München. Verantwortlich für den Anzeigenteil: Gerhard Reuter in München-Pasing. Druck von Kastner & Callwey, kgl. Hofbuchdruckerei in München.